Im Personenverkehr der Eisenbahnen vorkommende Papiere u. die ihrer Ausgabe zu Grunde liegenden Rechtsgeschäfte.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Otto Kalckbrenner
Rechtspraktikant in Nürnberg.

ACAD. LUGD-BAT. BIBL.

Approbiert am 25. Mai 1909.

NÜRNBERG 1909.
Gedruckt bei Benedikt Hilz.

24

Referent: Univ.-Profeſſor Dr. Sehling.

Herrn k. Miniſterialrat im bayeriſchen
Verkehrsminiſterium

Karl Völcker

ergebenſt zu geeignet

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

1. Kapitel: DIE BAHNSTEIGKARTE 2

§ 1. Die Lösung der Bahnsteigkarte . . 2

§ 2. Die Rechte des Inhabers der Bahnsteigkarte 9

§ 3. Die rechtliche Natur der Bahnsteigkarte 18

2. Kapitel: DIE FAHRKARTE 21

§ 1. Der Transportzwang 21

§ 2. Die rechtliche Natur des Beförderungsvertrags 24

§ 3. Recht und Pflicht aus dem Beförderungsvertrage 31

§ 4. Die Beziehung der Fahrkarte zum Abschluß des Beförderungsvertrags 38

§ 5. Die Funktionen der Fahrkarte . . 47

§ 6. Die Klassifizierung der Fahrkarte . 63

§ 7. Verschiedene Arten der Fahrscheine 79

§ 8. Die Übertragbarkeit der Fahrkarte 81

3. Kapitel: DER GEPÄCKSCHEIN 93

§ 1. Begriff und Abfertigung des Reisegepäcks 93

§ 2. Die rechtliche Natur des Gepäckscheins 96

4. Kapitel: DIE HUNDEKARTE 101

Literaturverzeichnis.

Beyersdorf, Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte 1903. Dissert.

Bicheroux, Die rechtliche Bedeutung eines Theaterbillets 1897. Dissert.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts 1903.

Cordes, Begriff und Arten der Wertpapiere 1898. Dissert.

de Jonge, Die Unübertragbarkeit der Retourbillete 1888.

Düringer-Hachenburg, Das HGB. 1901.

Eger, Das deutsche Frachtrecht 1891.

— Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts 1896.

Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechts 1903.

— Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts 1882.

— Recht der Eisenbahnen 1886.

Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs 1881.

Gareis, Lehrbuch des Handelsrechts 1909.

Göppert, Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen 1894. Dissert.

Hahn, Kommentar zum DHGB. 1862.

Kempner, Der rechtliche Charakter des Straßenbahnbillets 1902.

Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren.

Lehmann-Ring, Das HGB. 1901.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts 1908.

Makower, Das HGB. 1907.

Pappenheim, Begriff und Arten der Papiere auf Inhaber im Sinne des Art. 307 des deutschen HGB., Berlin 1881. Dissert.

Oertmann, Kommentar zum BGB., Allgemeiner Teil 1908.
— Kommentar zum BGB., Schuldverhältnisse 1906.
Schneeli, Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins 1890. Dissert.
Staub, Kommentar zum HGB. 1906/07.
Staudinger, Kommentar zum BGB., Schuldverhältnisse 1908.
Steuer, Die rechtliche Natur des Theaterbillets 1902.
Windscheid-Kipp, Pandekten 1900.
Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 25—28.
Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 89.
Archiv für Theorie und Praxis des allg. deutschen H. und WR., Bd. 34.
Festgaben der juristischen Fakultät zu Marburg für Wetzel 1890.
Eisenbahnrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für das Eisenbahnrecht, von Eger herausgegeben, Bd. 6, 7, 15, 16, 19—24.
Iherings Jahrbücher für Dogmatik des bürgerl. Rechts, Bd. 32.
Zeitschrift „Das Recht", Jahrgang 1905.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 48.
Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den Verkehr der k. b. Staatsbahnen, München 1907.
Allgemeine Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, München 1907.
Vorschriften über die Beförderung von Personen und Reisegepäck für das Zugspersonal und die Bahnsteigschaffner, München 1907.
Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern 1909, N. 5 (die neue VO.).

Vorbemerkung.

Vorliegende Arbeit wurde abgeschlossen unter der Herrschaft der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Die soeben erschienene, vom 1. April 1909 ab gültige, neue Verkehrsordnung hat keine materiellrechtliche Änderungen gebracht. Soweit sich zwischen beiden Gesetzen formale Unterschiede hinsichtlich der Paragraphierung ergeben, hat Verfasser die Paragraphen der neuen Verkehrsordnung in Klammern beigesetzt. Ist bei den Zitaten nur eine Ziffer genannt, so stimmen die alte und neue Verkehrsordnung überein.

Die bayerischen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung (Tarif) sind in neuer Ausgabe noch nicht erschienen; sie werden daher nach der alten Verkehrsordnung zitiert.

a. VO. = alte Verkehrsordnung.
n. VO. = neue Verkehrsordnung.

Einleitung.

Die Eisenbahn bedarf, um den Personenverkehr zu bewältigen, einer tunlichsten Geschäftsvereinfachung bei Eingehung des Vertragsverhältnisses. Der Vertragsabschluß muß so schnell wie möglich erfolgen. Die Gleichartigkeit der von der Bahn mit dem Publikum vorzunehmenden Rechtsakte erlaubt es, die Formen derselben prompt und einfach zu gestalten, sie durch Beurkundung mittels verschiedenartiger Papiere unter einige wenige Schablonen zu bringen. A nimmt eine Bahnsteigkarte, B löst sich eine Fahrkarte nach X., gibt sein Gepäck auf, „kauft" für seinen Hund eine Hundekarte. Das sind im Eisenbahnverkehr vorkommende Rechtsakte, die so alltäglich geworden sind, daß sich das Publikum auf die rechtliche Natur dieser Handlungen überhaupt nicht mehr besinnt; die praktische Verwertbarkeit dieser Papiere gibt eben zu Zweifeln über Art und Umfang des Rechtsverhältnisses, sowie die juristische Bedeutung der Papiere trotz ihrer vielfach unvollkommenen Ausfertigung für gewöhnlich keinen Anlaß.

Richterliche Entscheidungen sind auf diesem Rechtsgebiet, weil es zur Beschreitung des Klageweges nur selten kommt, wenig ergangen. Dieser Umstand fordert aber dazu heraus, mit diesem Stoffe, der, weil er dem täglichen Leben angehört, um so mehr Interesse bietet, sich näher zu befassen.

Erstes Kapitel.

Die Bahnsteigkarte.

§ 1.

Die Lösung der Bahnsteigkarte.

Die Bahnsteigkarte ist ein Papier, das erst die neueste Zeit geschaffen hat. Betriebstechnische und bahnpolizeiliche Gründe veranlaßten die Eisenbahnverwaltungen, auf Strecken, die dem Hauptverkehr dienen und eine lebhafte Frequenz aufweisen, das Gelände der Bahnhöfe abzusperren, um den Bahnsteig für diejenigen freizuhalten, welche mit den Zügen befördert werden wollen. Da man aber Nichtreisende von der Benutzung des Bahnsteigs nicht ganz ausschließen konnte — denn auch Nichtreisende können sehr wohl ein Interesse daran haben, den Bahnsteig zu betreten — andererseits aber Nichtreisende, wenn der Kontrollzweck der Bahnsteigsperre erfüllt werden sollte, mit einem besonderen Legitimationspapier versehen werden mußten, so wurden Bahnsteigkarten ausgegeben, die zum Betreten des Bahnsteiges berechtigen.

Daß die Bahnsteigkarte ein Verkehrspapier neuesten Datums ist, mag der Grund sein, warum sich die Literatur mit ihr fast noch gar nicht beschäftigt hat. Wilutzy erwähnt sie ganz vorübergehend. Er schreibt im Archiv für bürgerliches Recht[1]: „Was für einen Vertrag die Lösung einer

---

[1] Bd. XXVII S. 103.

Bahnsteigkarte bedeutet, scheint mir nicht ganz klar, denn eine Tätigkeit des Unternehmers wird nicht entfaltet."

Das Papier selbst kann uns über die Art des Rechtsverhältnisses keine Auskunft geben, wir finden darauf nur den Namen Bahnsteigkarte, eine Nummer und den Betrag der entrichteten Gebühr.

Die Lösung der Bahnsteigkarte vollzieht sich sehr einfach. Ich verlange am Schalter eine Bahnsteigkarte, der Beamte händigt mir dieselbe gegen Entrichtung einer Gebühr von 10 Pfg. aus[2]. Beide Teile sind sich über den Gegenstand des Vertrags einig. Der eigentliche Vertragsgegenstand ist hier die Erlaubnis, den Bahnsteig zu betreten, wie es beim Lösen einer Fahrkarte die Beförderung ist.

Das BGB. verlangt für die Wirksamkeit eines Schuldvertrags, abgesehen von den für einzelne Verträge vorgeschriebenen Formen, nur, daß die dadurch versprochene Leistung möglich, erlaubt und bestimmbar ist. Diese Tatbestandsmerkmale sind hier gegeben, es spricht also nichts gegen die Möglichkeit des Zustandekommens einer vertraglichen Verpflichtung zwischen Eisenbahn und Publikum.

Durch Lösung einer Bahnsteigkarte kann ein privatrechtlicher Vertrag begründet werden; es fragt

---

[2] In größeren Bahnhöfen erwirbt man die Bahnsteigkarte durch Einwurf des Geldstückes in einen Automaten, ein Vorgang, der nach der herrschenden, von Oertmann, Sohm, Neumond u. a. vertretenen Meinung auch eine vertragsmäßige Bindung des Automatenbesitzers zur Folge hat, indem sich die Perfektion des durch Konsens zustande kommenden Vertrages im Momente des Einwurfs des Geldstücks vollzieht (vergl. Oertmann, K. zum BGB., Bd. I S. 455; Neumond im ziv. Archiv, Bd. LXXXIX S. 166, 193, Sohm Zeitschrift f. HR., Bd. XVII/XIII).

sich nun weiter, ob und unter welchen größeren Begriff dieser Vertrag gebracht werden kann.

Dienst- und Werkvertrag haben die gemeinsamen Berührungspunkte, daß bei beiden eine Arbeit geleistet wird. Die Arbeitstätigkeit wird vergütet, beim Werkvertrag der Erfolg ohne Rücksicht auf das zu verwendende größere oder kleinere Arbeitsquantum, beim Dienstvertrag lediglich die Arbeitstätigkeit[3]. Von einer Arbeit kann aber bei dem in Frage kommenden Vertrag überhaupt nicht die Rede sein. Der Kontrahent erhält die Bahnsteigkarte, an der Sperre wird dieselbe durchlocht; weiter wird die Bahn aktiv nicht tätig. Die Ablehnung der genannten Vertragsarten bedarf keiner weiteren Ausführung; sie ergibt sich von selbst aus dem für den Dienst- und Werkvertrag üblichen Sammelnamen „Arbeitsverträge". Ebenso kurz weist Wilutzy[4] die Anwendbarkeit des Mietvertrags ab. „Einen besonderen Teil des Bahnsteigs räumt die Bahn zur ausschließlichen Benutzung nicht ein; es liegt daher auch kein Mietvertrag vor." Die Miete unterscheidet sich[5] von den Arbeitsverträgen dadurch, daß sich die Verbindlichkeit des Vermieters nicht in einem Leistungsergebnis, einem Aktivhandeln erschöpft, sondern die dauernde Bereit- und Instandhaltung einer Sache während der Mietzeit umfaßt. Der passive

[3] Oertmann, K. zum BGB., Schuldverhältnisse S. 589 ff.
Windscheid-Kipp, Pandekten, Bd. II S. 674 ff.
Endemann, Lehrb. des bürgl. R., Bd. I S. 1098.
Staudinger, K. zum BGB., Schuldverhältnisse S. 937.

[4] a.a.O. S. 103.

[5] Oertmann a.a.O. S. 628 ff.
Windscheid-Kipp a.a.O. II S. 671.
Endemann a.a.O. I S. 1041.

Zustand der ungestörten Gebrauchsüberlassung ist essentiale der Miete, die positive Tätigkeit des Vermieters nur notwendige Begleiterscheinung. Insofern kommt die Miete dem auf Betreten des Bahnsteigs gerichteten Vertrag, bei dem nur ein Geschehenlassen vorliegt, nahe. Die Bahn läßt den Karteninhaber den Bahnsteig betreten und sich dort längere Zeit aufhalten. Aber diese Momente reichen nicht aus, um einen Mietvertrag zu konstruieren. Dem Mieter wird eine Sache zur zeitweiligen Benutzung überlassen; er übt die tatsächliche Gewalt darüber aus. Das Mietobjekt muß deshalb bei Eingehung des Vertrags genügend bestimmt sein. Würde sich die Benutzung des Bahnsteigs auf einen abgegrenzten, dem Einzelnen allein zur Verfügung stehenden Platz beschränken, wie z. B. bei einer anläßlich eines Festzuges errichteten Tribüne, so wäre ein konkretes Mietobjekt gegeben; indes gewährt die Bahnsteigkarte das Recht, alle den Reisenden zugängliche, innerhalb der Sperre gelegenen Räume zu betreten. Es müßte daher das ganze Bahnhofgelände Mietobjekt sein, eine Vorstellung, die in Anbetracht dessen, daß die Bahnsteige doch in erster Linie vom reisenden Publikum benützt werden, völlig unhaltbar erscheint.

Aus diesen Untersuchungen geht mit Notwendigkeit hervor, daß wir es mit einem Vertrag zu tun haben, dessen Bestandteile nicht genügend konkretisiert sind, um unter das Schema eines der gebräuchlichsten Verträge des täglichen Lebens gebracht zu werden. Es handelt sich daher hier nur um einen sogenannten Innominatkontrakt d. i. einen Vertrag, der keinen besonderen Namen führt, weil er kein typisch benanntes Schuldverhältnis erzeugt.

Nach dem herrschenden Grundsatze der Ver-

tragsfreiheit können außerhalb des Rahmens der im BGB. aufgezählten Arten sonstige Vertragsverhältnisse von den Parteien aufgestellt werden und zur rechtlichen Bindung führen. Mit Recht hat Endemann darauf hingewiesen, daß neu auftretende Verkehrsinteressen Schuldverhältnisse[6] zeitigen können, die sich nur schwer an die bekannten Typen anlehnen, trotzdem aber zu Recht bestehen und als schutzwürdige Schuldversprechen behandelt werden müssen. In die Rubrik solcher eigenartiger unbenannter Schuldverträge gehört der Vertrag auf Betreten des Bahnsteigs[7]. An eine besondere Form ist er nicht gebunden; folglich begründet der Konsens beider Kontrahenten den Vertrag.

Die Eisenbahn ist, wie aus § 21 (§ 16,4) der VO.[8] hervorgeht, bereit, Karten zum Betreten des Bahnsteigs auszugeben. Diese Ausgabe vollzieht sich so schnell und glatt, daß man sich des Vertragsabschlusses gar nicht recht bewußt wird. Es liegt ein Konsensualvertrag vor, aber der Konsens erfolgt nicht ausdrücklich, sondern stillschweigend. Auf das Angebot des Einzelnen hin erklärt der Schalterbeamte für gewöhnlich nicht, daß er das Angebot annehme, sondern er gibt sogleich die Karte aus; der Vertrag ist eben dann schon dadurch zum Abschluß gekommen, daß das Angebot nicht mit einer Weigerung beantwortet wurde. Die Geltendmachung des mit der Perfektion des Vertrags begründeten Anspruchs ist freilich noch suspendiert. Um dem Kontrahenten die Möglichkeit zu geben,

---

[6] Oertmann, Kom. z. BGB., Schuldverhältnisse S. 318. Staudinger, Schuldverhältnisse Bd. I S. 424.

[7] Lehrbuch des bürgerl. Rechts, Bd. I S. 906 ff.

[8] Siehe Vorbemerkung S. VIII.

von seinem bereits erworbenen Rechte Gebrauch zu machen, erhält er einen Ausweis in Form der Bahnsteigkarte, aber nur gegen Vorleistung des Preises, zum Beweise des abgeschlossenen Vertrags und der seinerseitigen Vertragserfüllung.

Die Eisenbahn als Unternehmerin unterscheidet sich grundsätzlich dadurch von einer gewöhnlichen Privatperson, daß dem Publikum gegenüber ein Kontrahierungszwang besteht. Dieser Zwang erstreckt sich nach § 6 (§ 3) der VO. auf die Eingehung von Beförderungsverträgen. Will die Bahn einen Transportvertrag, obwohl die Voraussetzungen des § 6 vorliegen, nicht abschließen, so kann sie also zivilrechtlich dazu gezwungen werden. Es fragt sich nun, ob dieser Kontrahierungszwang analog auch auf die auf Betreten des Bahnsteigs gerichteten Verträge, welche ebenso wie die Transportverträge das Charakteristikum des Massenabschlusses tragen, auszudehnen ist. Kann die Bahn grundlos die Abgabe einer Bahnsteigkarte verweigern? Die VO. spricht nur von einer Verpflichtung zum Transport und dieser Zwang ist ein Ausfluß der öffentlichrechtlichen Stellung der Eisenbahn, er dient dem Interesse der Allgemeinheit vermöge des öffentlichen Zwecks der Bahn, welcher gefährdet ist, wenn es der Willkür der Bahnverwaltung anheimgestellt ist, den und jenen von der Benutzung ihrer Einrichtungen auszuschließen. Derartig weitgehende allgemeine Interessen stehen bei einem Vertrag auf Benutzung der innerhalb der Bahnsteigsperre gelegenen Räume nicht in Frage. Die Bahnsteigsperre ist nur teilweise eingeführt und, wo nicht vorhanden, ist der Zugang zu den Zügen jedermann möglich. Ist sie eingeführt, so ist es für das Publikum nicht von erheblicher Bedeutung,

das abgesperrte Bahngelände betreten zu können. Es mag in einzelnen Fällen jemand viel daran liegen, sich auf dem Bahnsteig aufhalten zu können, um z. B. einen durchfahrenden Verwandten oder Bekannten zu begrüßen, aber es besteht auf Ausgabe einer Bahnsteigkarte nicht wie bei der Fahrkarte ein klagbarer Anspruch. Die Ausgabe von Bahnsteigkarten steht im Belieben der Bahn. Die Bahn darf sich vermöge ihrer öffentlichrechtlichen Stellung einer Verweigerung der Bahnsteigkarte aus Schikane niemals schuldig machen, jedoch kann sie im Interesse der Betriebssicherheit oder aus sonstigen bahnpolizeilichen Erwägungen die Ausgabe von Bahnsteigkarten suspendieren; ebenso steht ihr das Recht zu, soweit früher gelöste Karten vorgezeigt werden, aus gleichen Gründen vom Vertrag zurückzutreten.

Auf Grund des gemäß Art. 42 der Reichsverfassung vom Bundesrat erlassenen Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. Nov. 1885 ist den Bahnverwaltungen das Recht gegeben, mittels bahnpolizeilicher Maßregeln Sicherheit und Ordnung im Bahnverkehr aufrecht zu erhalten (§ 53). Da nun Polizeigesetze nicht durch Verträge außer Wirksamkeit gesetzt werden können[9], sind alle Verträge der Eisenbahnverwaltungen, welche diese durch ihre Beamten mit dem Publikum eingehen, nur unter Vorbehalt der im Reglement festgelegten bahnpolizeilichen Befugnisse wirksam. Die Erlaubnis zu einer Handlung, welche ohne diese Erlaubnis das Bahnpolizeireglement verletzen würde,

---

[9] vergl. Entscheidung des Oberlandesgerichts Kolmar, Egér VI S. 249 ff.

kann daher auch durch einen Vertrag nur unter Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Hat die Bahn durch Ausgabe einer Bahnsteigkarte jemanden vertragsmäßig das Recht eingeräumt, den Bahnsteig zu betreten, so ist sie doch jederzeit zur Zurücknahme dieser Befugnis berechtigt.

Passiert z. B. eine Fürstlichkeit mit einem fahrplanmäßigen Zug eine Stadt und steht zu erwarten, daß viele Neugierige durch Lösung von Bahnsteigkarten Zutritt bekommen wollen, so kann die Bahn, um ein gefährliches Gedränge auf den Bahnsteigen hintanzuhalten, die Ausgabe von Bahnsteigkarten sperren und den Zugang zu den Bahnsteigen nur für Reisende offen zu halten.

§ 2.

Die Rechte des Inhabers der Bahnsteigkarte.

Die Bahn verpflichtet sich, gegen Vorlage der Bahnsteigkarte das Betreten des Bahnsteigs und Aufenthalt auf demselben zu gestatten. Über die zeitliche Abgrenzung des durch den Vertrag gewährten Rechtes gibt die VO., welche die Bahnsteigkarte überhaupt sehr stiefmütterlich behandelt, keinen Aufschluß. Gerike meint in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen[9a], die Bahnsteigkarte gewähre die Befugnis, sich auf dem Bahnsteig oder im Wartesaal ohne Rücksicht auf Abfahrt oder Ankunft eines bestimmten Zuges eine Zeit lang aufzuhalten, vielleicht sogar einen Tag, z. B. zur Ein-

[9a] 48. Jahrgang N. 37 S. 594.

nahme einer Mahlzeit. Diese Auslegung scheint mir aber viel zu weitgehend zu sein. Der Vertrag mit der Bahn wird allerdings stets geschlossen, ohne daß sich der Vertreter der Bahn darüber Auskunft geben läßt, zu welchem Zwecke der Bahnsteig betreten wird. Der Verkehr läßt eben länger dauernde Vertragsverhandlungen[10] nicht zu. Es ist ja der Bahnverwaltung vollständig gleichgültig, ob A jemanden zu dem Schnellzug nach München begleitet oder den um dieselbe Zeit einlaufenden Zug aus Stuttgart erwartet, oder ob er die Bahnsteigkarte zu Sammelzwecken löst und damit auf sein vertragsmäßig erworbenes Recht, den Bahnsteig zu betreten, verzichtet. Aber es wird stets präsumiert, daß der Zweck des Betretens des Bahnsteigs innerhalb kurzer Zeit nach Passieren der Sperre erreicht ist und der Bahnsteig wieder verlassen wird. Die Gültigkeitsdauer der Bahnsteigkarte innerhalb des Bahnhofgeländes auf größere Zeiträume auszu-

---

[10] Soweit eine Willensmeinung des Vertreters der Bahn beim Vertragsabschluß in Frage kommt, ist sie festgelegt durch die Willensmeinung der Bahnverwaltung. Einerlei ob der Schalterbeamte den inneren Willen hat, als Vertreter der Bahn zu handeln und ihrem Vertragswillen entsprechend zu kontrahieren, solange er am Schalter die Bahn betreffende Verträge eingeht, gelten diese für und gegen die Bahnverwaltung unter Zugrundelegung ihres in der VO. dem Publikum erkennbar entgegentretenden Vertragswillens. Am einfachsten gestaltet sich der Vertragsabschluß natürlich bei den Automaten, wo der Vertragswille nicht erst durch einen Vertreter vermittelt wird, und eine Annahmeerklärung der durch Aufstellung des Automaten an noch unbestimmte Personen gemachten Offerten (vergl. Gareis-Oertmann, Kom. z. BGB., Bd. I S. 455) überhaupt unterbleibt, so daß von vornherein Inhalt und Umfang des Vertragswillens der Bahn eine Auslegung unmittelbar durch die VO. erfahren müssen.

dehnen, kann nicht Absicht der Bahnverwaltung sein. Die „Vorschriften für das Zugspersonal und die Bahnsteigschaffner über die Beförderung von Personen und Reisegepäck", welche für Bayern gelten, enthalten in § 18a, Ziffer 11, folgende Bestimmung:

„Ein längeres Verweilen auf den Bahnsteigen nach Ankunft oder Abgang des Zuges, für den die Bahnsteigkarte gelöst wurde, ist unstatthaft. Werden jedoch Züge gleicher oder ähnlicher Fahrtrichtung in sehr kurzen Zeitabständen abgefertigt, so ist es dem Inhaber einer Bahnsteigkarte gestattet, auch noch bis zur Abfertigung des nächsten Zuges ohne Lösung einer weiteren Bahnsteigkarte zu verbleiben."

Hieraus geht der Vertragswille der bayerischen Bahnverwaltung inbezug auf Dauer des Aufenthalts klar hervor. Diese Vorschriften sind zwar dem Publikum nicht bekannt gegeben, auch gar nicht für dasselbe bestimmt, so daß sie als generelle und deshalb stillschweigend anerkannte Vertragsbestandteile nicht aufgefaßt werden können, aber die Auslegung des Vertrags nach Treu und Glauben erfordert ihre Berücksichtigung, so daß der Vertragswille der Bahn in diesem Umfange als erklärt gelten darf. Der Vertrag auf Betreten des Bahnsteigs gilt daher als mit der erwähnten Zeitbeschränkung abgeschlossen. Die Bahn kann somit nicht nur lediglich aus bahnpolizeilichen, sondern auch vertragsrechtlichen Gründen, wenn sie den Bahnsteig geräumt wissen will, Personen, die sich auf Grund einer Bahnsteigkarte längere Zeit innerhalb der Sperre aufhalten, zur Entfernung veranlassen.

Erschöpft sich nun die Vertragspflicht der Bahn mit der Gewährung des Betretens des Bahnsteigs? Oder geht die Vertragspflicht soweit, daß die Bahn-

verwaltung den Bahnsteig in einem Zustand zu erhalten hat, der das darauf mit Bahnsteigkarten verkehrende Publikum nicht gefährdet. Ein praktischer Fall möge die Rechtserheblichkeit dieser Frage klarlegen: A holt seinen Freund B auf dem Bahnsteig ab. Vor Verlassen der Sperre kommt er infolge Glatteis zu Fall und verletzt sich erheblich. Er macht nun die Bahn hiefür haftbar. Die Abgabe der Bahnsteigkarte begründe ein privatrechtliches Vertragsverhältnis. Es liege hier eine positive Vertragsverletzung vor, begangen vom Bahnpersonal durch Unterlassen des Sandstreuens, und nach § 278 BGB. habe die Bahn für dieses Verschulden unbedingt einzustehen.

Zur Feststellung des Vertragsinhalts muß man davon ausgehen, daß es bei Schaffung der Bahnsteigsperre nicht der Zweck war, dem Eisenbahnfiskus eine neue Einnahmsquelle zu eröffnen dadurch, daß man Nichtreisende nur gegen Entgelt zu den Bahnsteigen zuließ, sondern, daß die Einrichtung zur Unterdrückung von mißbräuchlicher Benutzung der Züge ohne Fahrkarte, sowie im Interesse des Zugbegleitungspersonals, das bisher von den Trittbrettern der Wagen aus während der Fahrt die Kontrolle der Fahrkarten vorzunehmen hatte, erfolgt ist. Es war daher der Bahn ferngelegen, mit der Zulassung Nichtreisender zu den Bahnsteigen weitgehende vertragliche Verpflichtungen auf sich zu nehmen, schon deshalb, weil solchen Verpflichtungen ein geringes Äquivalent gegenüberstünde. Aber man wird doch unter Auslegung des Vertrags nach Treu und Glauben, ohne der Bahn zuviel zuzumuten, die durch Ausgabe von Bahnsteigkarten begründete Vertragspflicht nicht so eng begrenzen dürfen, daß man sie auf die Zu-

lassung zu den abgesperrten Bahnsteigen beschränkt; es übernimmt vielmehr die Bahn die Verpflichtung, die Erlaubnis in einer Weise zu gewähren, daß der Inhaber einer Bahnsteigkarte ohne Gefährdung seiner Person von dieser Erlaubnis Gebrauch machen kann. Die Eisenbahnverwaltungen lehnen diese weitgehendere Auslegung teilweise ab[11] mit der Begründung, es gehe daraus, daß auch unentgeltliche Bahnsteigkarten ausgegeben werden z. B. an Bahnhofbuchhändler, Milchhändler, Vertreter der Presse, hervor, daß sich die Bahn zu einer weiteren Leistung als zum Durchlaß durch die Sperre nicht verpflichten wolle. Dieser Standpunkt entspricht zwar dem Interesse des Eisenbahnfiskus, ob aber seine Begründung haltbar ist, erscheint mir zweifelhaft. Daß die Bahn Bahnsteigkarten unentgeltlich abgibt, zählt doch wohl zu den Ausnahmefällen und von diesen kann nicht allgemein auf die Vertragspflichten, die durch Lösung einer Bahnsteigkarte entstehen, geschlossen werden. Es fragt sich überhaupt, ob die Unentgeltlichkeit des Betretens des Bahnsteigs immer auf einen privatrechtlichen Vertrag zurückzuführen ist. Dies mag der Fall sein beim Zeitungshändler, der ein vertragsmäßiges Benutzungsrecht der Bahnsteige zur Ausübung seines Gewerbes auf Grund seines Mietvertrags hat und hiezu eine ständige Bahnsteigkarte erhält. Ebenso verhält es sich mit dem Bahnhofrestaurateur, mit dem Milchhändler, der seine Milch-

---

[11] Wie ich aus einem von der k. Eisenbahndirektion Nürnberg mir gütigst zur Einsicht überlassenen Akt über einen noch schwebenden Prozeß gegen den bayerischen Eisenbahnfiskus ersehen habe.

kannen am Zuge in Empfang nimmt und dadurch der Bahn die Kosten der Abfuhr spart. Hier sind es eben teils Rechts-, teils Zweckmäßigkeitsgründe, welche die Bahnverwaltung veranlassen, auf ein Entgelt zu verzichten, aber aus der Unentgeltlichkeit das Nichtvorhandensein gewisser vertraglicher Verpflichtungen zu folgern, halte ich für verfehlt. In anderen Fällen z. B. bei Zulassung eines Pressevertreters kann wohl überhaupt von einem Vertrag nicht die Rede sein und dann bedeutet eben die unentgeltliche Abgabe einer Bahnsteigkarte weiter nichts als die Ausstellung eines bahnpolizeilichen Erlaubnisscheins, der zum Betreten des Bahnsteigs berechtigt, die Bahn aber zu nichts verpflichtet.

Wir sind davon ausgegangen, daß die Auffassung der Bahnverwaltungen von der durch Abgabe von Bahnsteigkarten entstehenden Vertragspflicht eine einseitige sei. Dies möge nun nachgewiesen werden. Das Reichsgericht hat in mehreren Entscheidungen[12] ausgesprochen, daß die Verbindlichkeit der Bahn, auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags den Fahrgast von einem Ort zum andern zu befördern, nicht schon im Augenblick der Ankunft des Bahnzuges auf dem Bahnhof des Bestimmungsortes als erfüllt gelten könne, daß sie vielmehr auch die Verpflichtung umfasse, dem Reisenden einen sicheren Ausgang aus dem Bahnhof zu gewähren, und darauf ein Anspruch aus dem Transportvertrag gegeben sei. Bei der Fahrkarte wird also eine Nebenverpflichtung anerkannt, den

---

[12] Entscheidung des 7. Zivilsenats vom 1. Juli 1904. Entscheidung des 5. Zivilsenats vom 26. Mai 1906. In Egers Eisenbahnrechtl. Entscheidungen, Bd. XX S. 252, Bd. XXIII S. 169.

Bahnsteig in einem Zustand zu erhalten, daß die Reisenden ihn ungefährdet benützen können, soweit es zur vereinbarungsgemäßen Erfüllung des Beförderungsvertrags notwendig ist. Die Eisenbahnverwaltung gewährt in diesem Falle das Betreten des Bahnsteigs nur als notwendige Voraussetzung einer von dem Fahrkarteninhaber anzutretenden Reise. Um so mehr muß dann durch die Bahnsteigkarte, bei der der Vertragsinhalt gerade in dem Aufenthalt auf dem Bahnsteig besteht, bei der die Bahn ein selbständiges Recht auf Betreten des Bahnsteigs schlechthin einräumt, eine solche Verpflichtung begründet sein. A, der sich für 10 Pfg. eine Fahrkarte Nürnberg-Dutzendteich löst, bricht infolge Glatteises auf dem Bahnsteig ein Bein. Er kann den Eisenbahnfiskus aus dem Beförderungsvertrag in Anspruch nehmen, kraft dessen dieser nach § 278 BGB. für das Verschulden seines Personals haftet. Dem B, der mit einer Bahnsteigkarte den Bahnsteig betreten hat, stößt derselbe Unfall zu. Dann kann B nach der gegnerischen Meinung nur nach § 831 BGB. gegen die Bahn klagen, was ihm aber wenig nützen wird, da die Bahn sich nach § 831,2 exkulpiert und nachweist, daß sie in der Auswahl ihrer Beamten die nötige Sorgfalt habe walten lassen. Diese Konsequenz kann nicht befriedigen. Es ist kein Grund vorhanden, das Betreten des Bahnsteigs, wenn es Selbstzweck ist, rechtlich ungünstiger zu qualifizieren, als wenn es Mittel zum Zweck ist. Die gegenüber den Reisenden bestehende Verpflichtung auf Instandhaltung der Bahnsteige muß auch gegenüber den Inhabern von Bahnsteigkarten von der Bahn anerkannt werden. Hier handelt es sich aber nicht mehr um eine Nebenverpflichtung wie bei der Fahrkarte, sondern es liegt

in der Erlaubnis, den Bahnsteig ungefährdet zu benutzen, die mit der Bahnsteigkarte verbundene hauptsächliche Vertragspflicht.

Der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts hat in einer Entscheidung vom 9. Januar 1908 die Frage nach der Vertragspflicht der Bahn bei Lösung der Bahnsteigkarte gestreift. Die Stelle lautet:

„Der Klaganspruch ist auch auf den Vertrag gestützt, den die Frau des Klägers durch Lösung der Bahnsteigkarte mit dem Beklagten geschlossen hat. Es kann dahin gestellt bleiben, ob der Meinung des Klägers beizutreten ist, daß die Lösung der Bahnsteigkarte ein vertragsmäßiges Recht darauf gewährt, daß der Eisenbahnbetriebsunternehmer für einen sicheren Verkehr auf dem Bahnsteig zu sorgen habe, oder ob sie nicht vielmehr lediglich ein Recht auf Aufenthalt auf dem Bahnsteig gibt."

Das Reichsgericht läßt sich über die Vertragspflicht der Bahn nicht aus; aber es legt zweifellos ein Vertragsverhältnis der Lösung der Bahnsteigkarte zugrunde. Dies geht daraus hervor, daß von einem Recht auf Aufenthalt auf dem Bahnsteig gesprochen wird.

Im Widerspruch zu der vorherrschenden Meinung[13], die in der Ausgabe einer Bahnsteigkarte die Eingehung eines privatrechtlichen Vertrages sieht, steht das bayerische Verkehrsministerium. Nach dessen in einer Entschließung festgelegten Anschauung wird durch Lösung einer Bahnsteigkarte ein vertragsmäßiger Anspruch auf Benutzung

---

[13] Wilutzy, Archiv für bürgl. Recht, Bd. XXVII S. 103. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen, Jhrg. 48, N. 22 u. 37. Ferner die oben erwähnte Reichsgerichtsentscheidung.

der innerhalb der Bahnsteigsperre gelegenen Räume überhaupt nicht erworben. Der für die Bahnsteigkarte geforderte Preis sei keine Gegenleistung für die Gestattung der Benutzung, sondern lediglich die Gebühr für die Ausstellung eines Erlaubnisscheins. Diese Ansicht kommt der oben bekämpften, welche die Vertragspflicht in dem Moment, in welchem die Bahn den Karteninhaber die Sperre passieren läßt, erschöpft wissen will, praktisch insofern nahe als beide die Bahnverwaltung gleich günstig stellen. Jene erkennt nur ein Minimum von Vertragspflichten an, diese verneint sie ganz. Daher ist letztere ebenso anfechtbar wie erstere. Wenn die Erlaubnis, den Bahnsteig in Verbindung mit einer Reise zu betreten, wie wir oben gesehen haben, vertragliche Verpflichtungen inbezug auf Instandhaltung desselben auslöst, ohne daß ein Entgelt gezahlt wird, so muß doch das Betreten des Bahnsteigs ohne diese Verbindung, das auf Grund der Bahnsteigkarte gegen ein Entgelt erfolgt, auch obligatorische Wirkungen äußern. Einem Stückchen Papier, das jedermann erwerben kann, den Charakter eines bahnpolizeilichen Erlaubnisscheins zuzusprechen, halte ich für bedenklich, weil Erlaubnisscheine im allgemeinen nicht in großer Menge ohne Wahl ausgegeben zu werden pflegen, sondern immer nur unter Berücksichtigung des einzelnen Falls. Auch kann das Entgelt von 10 Pfg. nicht als Gebühr für die Ausstellungskosten aufgefaßt werden, denn diese sind ja ganz unbedeutend, und dem widerspricht ferner die Tatsache, daß in einem Falle ohne Ausstellung eines solchen Erlaubnisscheins ein Entgelt für Betreten des Bahnsteigs erhoben wird. Auf Stationen, deren Bahnsteige abgesperrt sind, wird, wenn nicht einer der in Zusatzbestimmung Ziff. 1

zu § 14 der a. VO. bezeichneten Fälle (Nichtanweisung eines entsprechenden Platzes, Betriebsstörung) vorliegt, der Preis einer zum Betreten des Bahnsteigs benutzten Fahrkarte nur mit Abzug des Preises einer Bahnsteigkarte zurückgezahlt. Daraus folgt, daß das durch Kauf einer Bahnsteigkarte erworbene Recht in dem durch Lösung einer Fahrkarte erlangten Recht enthalten ist, sich also nur quantitativ von diesem unterscheidet und somit auch Ausfluß eines privatrechtlichen Vertrags ist. Wird durch Rücknahme der Fahrkarte nach Betreten des Bahnsteigs der Beförderungsvertrag hinfällig, so verlangt die Bahn lediglich für das mit der Fahrkarte verbundene und bereits ausgeübte Recht, den Bahnsteig zu betreten, ein Äquivalent und erhält in der nachträglichen Zahlung von 10 Pfg. eine Gegenleistung, nicht für einen ausgestellten Erlaubnisschein — ein solcher ist ja gar nicht vorhanden — sondern für die Ausübung einer vertraglich begründeten Befugnis.

§ 3.

Die rechtliche Natur der Bahnsteigkarte.

Während die Bahnsteigsperre für den Reisenden sozusagen die erste Kontrollstation bildet, um zu prüfen, ob er gegen die Bahn einen rechtmäßig erworbenen Transportanspruch hat, die Beförderung selbst dadurch erst in die Wege geleitet wird, vollzieht die Bahn gegenüber dem Inhaber der Bahnsteigkarte gegen Vorzeigung derselben sogleich ihre Vertragspflicht mit dem Einlaß in die Sperre. Allerdings dauert dieses Erfüllungsstadium dann

noch fort, aber nur passiv, indem sie das Verweilen auf dem Bahnsteig nicht stört. Die Bahnsteigkarte dient somit allein der Legitimation beim Betreten und Verlassen des Bahnsteigs. Eine Kontrolle auf dem Bahnsteig erfolgt nicht, also kommen ihr die Eigenschaften eines Kontrollmittels nur ganz nebenbei insofern zu, als die Bahn mittels der Nummer die Zahl der von ihrem Personal ausgegebenen Bahnsteigkarten feststellen kann.

Die Bahnsteigkarte nennt keinen Berechtigten, also will die Bahn jedermann mit befreiender Wirkung leisten.

Ob sie sich auch jedem Inhaber verpflichten will, bedarf noch der Ermittlung.

Die in Frage stehenden auf Betreten des Bahnsteigs gerichteten Innominatkontrakte des Publikums mit der Bahn haben alle ein und denselben Inhalt; ein individuelles Merkmal kann bei ihnen nicht in Betracht kommen. Der Vertragsinhalt ist seinem Werte nach stets ein gleich geringer. Eben weil ein persönliches Moment beim Vertragsabschluß ausgeschaltet ist, pflegt auch die Bahnverwaltung nicht nur für den Einzelfall derartige Verträge einzugehen; sie gibt die Bahnsteigkarten, deren Erwerb die äußere Erscheinungsform für den Vertragsabschluß bildet, nicht nur stückweise zu den einzelnen Zügen aus, sondern jeder hat die Möglichkeit, Bahnsteigkarten in beliebiger Anzahl auf einmal zu erwerben, um auf längere Zeit damit versehen zu sein. Die Bahnsteigkarten tragen infolgedessen nicht den Tagesstempel, so daß ihre Gültigkeit — anders als bei den Fahrkarten — eine zeitlich unbeschränkte ist. Es findet also eine Massenabgabe von Bahnsteigkarten z. B. zu 20 Stück an einzelne Personen statt und in solchen Fällen kann und wird in der

Regel zwischen Ausgabe und Ausnützung der gelösten Karten, d. i. zwischen Vertragsabschluß und Vertragserfüllung ein größerer Zeitraum liegen. Wäre nun die Bahnsteigkarte lediglich Beweisinstrument, d. h. sollte sie nur beweisen, daß eine bestimmte Person in einem gewissen Rechtsverhältnis zum Verpflichteten steht, so könnte der Anspruch auf Betreten des Bahnsteigs nicht aus dem Papier, sondern immer nur aus dem vielleicht um ein Jahr zurückliegenden Vertrag hergeleitet werden; ihrer rechtlichen Natur nach wäre sie dann unübertragbar, eine Übertragung wäre unrechtmäßig. Dem widerspricht aber der erwähnte Massenverkauf der Bahnsteigkarten; gerade dadurch dokumentiert doch die Bahn ihren Willen, einen Verkehrsumlauf der Karten nicht zu hindern, denn der Massenverkauf ebenso wie die unbegrenzte Gültigkeitsdauer unterstützen die Übertragung. Es darf hieraus geschlossen werden, daß die Bahnsteigkarte selbst das Recht unabhängig von dem der Ausgabe zugrunde liegenden Vertrag gewähren soll. Die Karte ist somit Trägerin des Forderungsrechts; die Bahn will dem jeweiligen Inhaber derselben zur Leistung verpflichtet sein. Ihrer Form nach bezeichnet die Bahnsteigkarte den Gegenstand der Leistung freilich nur sehr unvollkommen, wie dies gewöhnlich bei den Karten und Marken des täglichen Verkehrs der Fall ist, indes die Umstände ihrer Ausgabe weisen auf den Verpflichtungswillen der Bahn hin, sodaß sie unbedenklich zu den Inhabermarken im Sinne des § 807 BGB. zu zählen ist.

Zweites Kapitel.

Die Fahrkarte.

§ 1.

Der Transportzwang.

Der Ausgabe der Fahrkarte liegt ein Vertrag auf Personenbeförderung, d. h. auf Fortschaffung einer Person von einem Ort zum andern zugrunde. Nach § 472 HGB. gelten für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen die Vorschriften der Verkehrsordnung. Durch diese Bestimmung wurde die VO. zur Rechtsordnung erhoben und ihr Gesetzeskraft verliehen.

Nach § 6 der a. VO. (§ 3 der n. VO.)[1] kann die Beförderung von Personen nicht verweigert werden, sofern gewisse Bedingungen gegeben sind, welche die Verkehrsordnung einzeln aufzählt. Dieser Paragraph ist von außerordentlicher Bedeutung, denn es ist damit der Beförderungszwang der Bahn, den man früher auf Grund öffentlicher und fiskalischer Erwägungen zu konstruieren suchte[2], gesetzlich anerkannt. § 6 (§ 3) der VO. bestimmt, ein Transportzwang bestehe, soferne den geltenden Beförderungsbedingungen entsprochen werde. Was unter diesen Bedingungen zu verstehen ist, kann aber, obwohl sie die Verkehrsordnung nicht aus-

---

[1] Siehe Vorbemerkung S. VIII.

[2] vergl. Schneeli, Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins S. 3 ff.

drücklich festlegt, nicht bezweifelt werden. Zu den Voraussetzungen zählt für gewöhnlich der Besitz einer Fahrkarte, ich sage für gewöhnlich, denn, daß die Ausgabe des Billets nicht essentiale des vorhergehenden Rechtsgeschäfts ist, sondern der mündliche Vertrag das Recht erzeugt, soll später besprochen werden. Das Billet wird aber nur ausgehändigt gegen Entrichtung des Fahrgeldes und dieser Akt setzt nun wiederum einen Vertrag voraus, dessen Abschluß den Beförderungsanspruch begründet. Die Bahn ist also gezwungen, eben weil sie die Transportpflicht hat, um dem Reisenden die Fahrt zu ermöglichen, den Vertrag, durch den der Anspruch auf Beförderung erworben wird, abzuschließen, und von den hiedurch begründeten Vertragspflichten kann sie sich infolge des Transportzwanges nur durch Erfüllung, d. i. durch Beförderung, nicht etwa durch Erfüllungssurrogate befreien. Daraus folgt: Der Transportzwang hat zur Voraussetzung den Kontrahierungszwang. Der Vertrag, der auf Grund des Kontrahierungszwanges mit der Bahn abgeschlossen wird, löst an sich nur vertragsmäßige Verpflichtungen aus, erst durch den Transportzwang werden diese Verpflichtungen, soweit sie sich auf den Transport selbst beziehen, auf Grund des § 3 der n. VO. (§ 6 der a. VO.) zu gesetzlichen. Lehnt es z. B. die Bahn ab, jemand, der die Beförderungsbedingungen erfüllt hat, zu transportieren, so hat derselbe nicht nur vertragliche, sondern auch gesetzliche Ansprüche auf Beförderung.

Schott[3] verneint das Vorhandensein eines Transportvertrages und nimmt unmittelbaren Transport-

---

[3] Endemann, Handbuch, Bd. III S. 525.

zwang an. Er führt aus, daß der Passagier die fahrplanmäßige Taxe zahle, nicht weil er die von der Eisenbahn angebotene Transportleistung angenommen habe, sondern um sich dadurch die Voraussetzung für die Transportpflicht der Bahn zu verschaffen. Der Verkauf eines Billets sei ein wahrer Kauf eines Wertobjekts. Ob diese Ansicht richtig ist, sei vorläufig offen gelassen, jedenfalls kann sie in keiner Weise zur Annahme eines Transportzwanges führen. Vorbedingung für die Transportpflicht ist nach Schott der Erwerb einer Fahrkarte. Er setzt also auch einen der Beförderung vorhergehenden Vertrag voraus, wenn auch keinen Beförderungsvertrag, sondern lediglich den Kauf eines Wertpapiers. Nun kann aber doch niemand die Bahn zwingen — Schott erkennt ja einen Kontrahierungszwang nicht an — mit ihm einen Kaufvertrag über eine Fahrkarte abzuschließen. Also wäre es dann der Bahn eben doch anheimgegeben, die Beförderung von Personen dadurch willkürlich abzulehnen, daß sie keine Fahrkarten verkauft. Es bestände lediglich ein Transportzwang gegenüber denjenigen, welchen die Bahn nach ihrem Belieben Fahrkarten verkauft, und dieser Zwang hätte keinen erheblichen Wert, weil der Zweck des Transportzwanges gerade darin liegen soll, jedermann die durch die Eisenbahnen geschaffene Verkehrserleichterung zugute kommen zu lassen. Fehlt also der Kontrahierungszwang, so fällt damit auch der Transportzwang, geschweige denn, daß dann von einem unmittelbaren Transportzwang die Rede sein kann. Mit anderen Worten: Der Transportzwang ist, da ohne Vertrag kein Anspruch auf Beförderung entsteht, nur ein unselbständiges Plus des Kontrahierungszwanges.

§ 2.

Die rechtliche Natur des Beförderungsvertrags.

Wer sich eine Fahrkarte löst, fordert von der Bahn die Leistung einer Arbeit, das Verbringen von einem Ort zum anderen mittels ihres Fahrmaterials. Inhalt des Vertrags ist somit ein Tätigwerden der Bahn.

Die beiden typischen Vertragsarten, welche auf der einen Seite zur Leistung von Handlungen, auf der andern zur Zahlung einer Vergütung verpflichten, sind nach BGB. Dienst- und Werkvertrag. Der Unterschied zwischen beiden wird gewöhnlich dahin präzisiert, daß der Dienstvertrag die Leistung einzelner Dienste, der Werkvertrag dagegen die Herbeiführung eines bestimmten Erfolges durch die Arbeitsleistung zum Gegenstand hat. Im Anschluß an das römische Recht hat das BGB. in § 631,2 ausgesprochen, daß das Werk auch ein immaterielles, ein durch Dienstleistung herbeigeführter Erfolg sein könne. Damit ist aber der Werkvertrag dem Dienstvertrag sehr nahe gerückt und die Grenze eine flüssige geworden.

Die Erscheinungen von Arbeit und Erfolg sind eben beiden Vertragsarten eigen, so daß darin allein das Unterscheidungsmerkmal nicht liegen kann. Das ausschlaggebende Moment besteht vielmehr darin, daß der überwiegende Parteiwillen hier auf quantitative, dort auf qualitative Arbeitstätigkeit gerichtet ist[4]. Beim Werkvertrag schuldet der Un-

---

[4] Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechts, Bd. I S. 1098. Oertmann, Kom. z. BGB., Bd. II S. 590.

ternehmer eine im Ergebnis qualitativ bewertete Arbeit; er hat daher im Gegensatz zum Dienstvertrag bis zum günstigen Abschluß seiner Tätigkeit die Gefahr zu tragen.

Die Personentransportverträge gehören, wie Dernburg, Cosack, Endemann, Staub und andere übereinstimmend feststellen, zu den Werkverträgen. Diese Auffassung ergibt sich aus dem Zweck des Transportvertrages. Daß man mit der Bahn kontrahiert, lediglich um der Eisenbahnfahrt willen, kann nicht die Regel sein. Selbst bei den 14 tägigen Dauerkarten, die z. B. die Schweiz des Fremdenverkehrs wegen für ihre sämtlichen Bahnlinien ausgibt, ist dies wohl kaum der Fall; auch hier handelt es sich um einen Werkvertrag, der aber seinem Ergebnis nach beim Vertragsabschluß nur allgemein abgegrenzt wird, weil er sich aus einer ganzen Reihe nach Wahl des Reisenden geschuldeter Enderfolge zusammensetzt.

Der gewöhnliche Reisende benützt doch nicht die Eisenbahn, um spazieren gefahren zu werden und dabei eine schöne Gegend zu sehen, sondern um an einen bestimmten Ort verbracht zu werden. Die Inanspruchnahme der Bahn ist für ihn erst beendet mit der Ankunft am Ziel. Daß die Bahn tätig wird, indem sie den Zug durch den Lokomotivführer in Bewegung setzen läßt, ist nur Mittel zum Zweck, ist die Arbeit, um den gewünschten Erfolg zu bewirken, dessen Eintritt die Bahn schuldet.

Vereinzelt treten andere Theorien über den Personenbeförderungsvertrag in der Literatur auf. Hahn bezeichnet in seinem Kommentar zum HGB.[5]

---

[5] S. 739.

die Beförderung auf der Eisenbahn als Sachmiete. Daß diese Ansicht unhaltbar ist, ist leicht nachzuweisen.

Nimmt man einen Werkvertrag an, so trägt die Bahn als Unternehmerin nach § 646 BGB. die Gefahr bis zur Vollendung des Werkes, d. i. der Ankunft am Ziele. Die Bahn ist also, wenn ein Personentransport unterwegs eine länger andauernde Unterbrechung erleidet, so daß nicht abzusehen ist, ob die Reisenden ihr Ziel erreichen können, auf Verlangen verpflichtet, freie Rückfahrt zu gewähren und das Fahrgeld zurückzuzahlen. Ohne daß diese Pflicht ausdrücklich in der Verkehrsordnung festgelegt ist, wird sie von den Eisenbahnverwaltungen durchgängig anerkannt und damit auch der Beförderungsvertrag als Werkvertrag. Ein anderes Ergebnis zeitigt die konsequente Durchführung der Hahnschen Theorie. Bei der Miete besteht der Vertragsinhalt in der zeitlichen Gebrauchsüberlassung der gemieteten Sache. Die gemietete Sache wäre der Sitzplatz oder der Eisenbahnwagen, die Mietzeit würde die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft des Zuges umfassen. Kommt nun z. B. infolge kilometerlanger Gleisüberflutung ein Zug zum Stillstand, so wird eine Unmöglichkeit der Vertragserfüllung nicht bewirkt, denn die Gebrauchsüberlassung des Platzes im Eisenbahnwagen wird durch den unfreiwilligen Aufenthalt nicht gestört. Ein rechtlicher Grund, Zurückzahlung des Fahrgelds verlangen zu können, ist nicht vorhanden. Dem Reisenden ist also nur die Möglichkeit gegeben, auf eigene Kosten zurückzufahren oder zu warten, bis die Verkehrsstörung behoben ist. Daß aber eine solche Interpretation des Beförderungsvertrags, die den Reisenden so ungünstig stellt, auf anfechtbaren

Voraussetzungen beruhen muß, geht schon daraus hervor, daß, wie oben erwähnt, auch die Bahnverwaltungen diesen an sich für sie vorteilhaften Standpunkt nicht einnehmen. Was die juristische Konstruktion des Beförderungsvertrags als Miete anlangt, so ergeben sich schwerwiegende Bedenken. Läßt sich denn die Fortbewegung des Eisenbahnzuges als Ausfluß einer Mietvereinbarung darstellen? Die Absicht des Passagiers geht doch weiter als nur auf Platzmiete oder Gebrauch einer Sache. Die Beförderung ist gerade für den Reisenden das essentiale des Vertragsinhalts. Die Miete gibt nur Anspruch auf Duldung des Gebrauchs, nicht auf ein Aktivhandeln des Vermieters. Die Tätigkeit des Lokomotivführers, der den Zug in Bewegung setzt, wäre also nur eine Begleiterscheinung der Miete — daß die einzelnen Reisenden den ganzen Zug, somit auch Lokomotive und Personal gemietet haben, wird niemand behaupten wollen — ja sie wäre nicht einmal eine Nebenverpflichtung, denn ich sehe nicht ein, wie eine solche durch einen reinen Mietvertrag — und davon geht doch Hahn aus — begründet werden könnte. Daran scheitert eben die Hahnsche Ansicht, daß ein Recht auf Transport ex contractu nicht zu konstruieren ist. Hahn kennt den gesetzlich festgelegten Transportzwang, den wir erst dem neuen HGB. und der VO. zu verdanken haben, noch nicht. Diese Einführung des Beförderungszwanges würde allerdings der Hahnschen Theorie das fehlende Mittelglied, die rechtliche Begründung der Transportpflicht geben; man müßte dann folgern: Voraussetzung für den Transport ist der Mietvertrag mit der Eisenbahn und mit Abschluß dieses Vertrags erwirbt der Reisende ex lege Anspruch auf Beförderung. Diese

Auslegung steht vor allem in Widerspruch mit der oben dargelegten herrschenden Ansicht über den Transportzwang, welche verneint, daß durch den Transportzwang eine obligatio ex lege begründet werde, auf welcher allein das Recht jedes Einzelnen auf Beförderung beruht, sondern die Verpflichtung zur Personenbeförderung auf Vertrag, d. i. Werkvertrag und Gesetz zurückführt.

Gegen die Annahme eines Mietvertrags spricht schließlich auch § 17 der a. VO.[6] Nach § 17 werden einzelne bestimmte Plätze nicht verkauft. Da die Bahn also Wagenplätze nicht vermietet, so könnte als Mietobjekt nur das ganze Wagenmaterial des Zuges in Frage kommen, eine Auffassung, die, wie bereits oben erwähnt, mit Rücksicht darauf, daß die Bahn doch in jeder Beziehung Herr ihrer Transportmittel bleiben muß, als zu weitgehend abzuweisen ist.

Der Reisende hat allerdings Anspruch auf Benutzung eines Platzes, aber dieses Recht ist nicht Ausfluß eines Mietvertrags, sondern Bestandteil des auf Beförderung gerichteten Werkvertrags. Um diesen Werkvertrag zu erfüllen, muß die Bahn Wagen bereitstellen und in denselben ihren Fahrgästen für die Dauer der Fahrt Aufenthalt gewähren. Je nach den Wagenklassen, auf welche die Fahrkarten lauten, werden den Reisenden Plätze angewiesen, in der 1.—3. Klasse mehr oder minder elegante Sitzplätze, in der 4. Klasse Steh- oder Sitzplätze.

---

[6] Die neue VO. überläßt die Regelung des Verkaufs bestimmter Plätze in § 15, Abs. 4 den Tarifen der einzelnen Bahnen, die in einer neuen Fassung noch nicht erschienen sind, aber unzweifelhaft eine Änderung in diesem Punkte nicht bringen werden.

§ 17 der VO. erklärt allerdings für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen den Verkauf von einzelnen Plätzen für zulässig. In Frage kommen hier Platz- und Schlafwagenkarten in D-Zügen. In diesen Fällen konstruiert Göppner[7] zwei gesonderte Verträge, einen Beförderungsvertrag und eine Sachmiete. Was die Ausgabe von Schlafwagenkarten betrifft, so hat diese mit dem Beförderungsvertrage an sich gar nichts zu tun. Hier liegt — darin kann ich Göppner beipflichten — lediglich ein zweiter mit dem Transportvertrag parallel laufender Vertrag auf Überlassung einer Schlafkabine, d. i. Mietvertrag vor, dessen Entstehen allerdings durch das Vorhandensein des ersten bedingt ist. Aber bei Karten auf einen numerierten Wagensitzplatz einen zweiten Vertrag anzunehmen, halte ich für falsch. Göppner verkennt das Wesen dieser Platzkarten. Um dem auf größere Entfernung reisenden Publikum eine bequeme Beförderung zu ermöglichen und eine belästigende Überfüllung der Wagen hintanzuhalten, haben die Bahnverwaltungen Züge vorgesehen, bei denen die Abteile in eine Anzahl numerierter Sitzplätze eingeteilt sind. Diese Plätze besonders zu vermieten, konnte nicht Absicht der Bahnverwaltungen gewesen sein. Der Beförderungsvertrag an sich begründet die Verpflichtung der Bahn auf Einräumung eines Platzes während des Transports. Diese Verpflichtung ist untrennbar verbunden mit der Transportpflicht und braucht nicht erst Gegenstand eines besonderen Vertrags zu sein. Für D-Züge geht der

---

[7] Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen, S. 62.

Beförderungsvertrag auf Transport in Wagen mit numerierten Sitzen; die Platzkartengebühr wird daher nicht als Mietzins erhoben, sondern lediglich als Äquivalent für die bequeme Ausstattung, als Bestandteil des Fahrgeldes, von dessen Zahlung die Beförderung mit solchen Zügen abhängig ist. Daß ein Teil des Fahrpreises bei Aushändigung der Platzkarte entrichtet wird, ist eine rein äußerliche Form; dies beweist auch die Tatsache, daß seit kurzer Zeit die Platzkarten für D-Züge unentgeltlich ausgestellt werden und der Fahrpreiszuschlag, den man bisher mittels der Platzkarten eingezogen, durch Zuschlagskarten, die ebenso wie die Platzkarten zonenmäßig abgestuft sind, erhoben wird.

Ebensowenig liegt bei Bestellung ganzer Wagenabteilungen eine Platzmiete vor. Jede Fahrkarte gewährt Anspruch auf einen Sitzplatz. Will nun jemand ein leeres Abteil für sich allein, so muß er ebensoviel Fahrkarten lösen als im Durchschnitt Personen in einem Abteil untergebracht werden, z. B. nach Zusatzbestimmung Ziff. 4 zu § 13 der a. VO. in einem Abteil 1. Klasse 4 Karten. Diese Karten geben Anspruch auf Beförderung von 4 Personen in 1. Klasse. Bei 3 Karten verzichtet dann der Inhaber auf eine Transportleistung der Bahn und macht nur für sich das Recht auf die Sitzplätze geltend, welche den Reisenden hätten eingeräumt werden müssen. Die 4. Karte nützt er selbst vollständig aus.

Der Personentransportvertrag ist also, da die Überlassung von Plätzen im Eisenbahnwagen als bloße Hilfstätigkeit zur Ermöglichung der Vornahme des Transports für die juristische Charakterisierung nicht ins Gewicht fällt, stets reiner Werkvertrag und unterliegt samt den Bestimmungen des BGB. § 631 ff. Bei Anwendung dieser Paragraphen

ergibt sich aber ein Auseinandergehen von Gesetz und Handhabung in der Praxis. Nach § 641 ist die Vergütung bei Abnahme des Werkes, bezw. nach Herbeiführung des Erfolgs zu entrichten. In Wirklichkeit wird jedoch das Fahrgeld schon bei Antritt der Fahrt erlegt. Dieser Widerspruch ist wohl daraus zu erklären, daß § 641 eine durch Parteiwillen abänderliche Bestimmung, eine dispositive Rechtsvorschrift enthält. Die Eisenbahn hat aus naheliegenden praktischen Gründen einseitig die Bestimmung des § 641 ausgeschaltet, indem sie in der Verkehrsordnung als Bedingung für die Erfüllung des Transportvertrags die Vorleistung des Fahrgeldes festsetzte.

§ 3.

Recht und Pflicht aus dem Beförderungsvertrage.

Der Abschluß des Beförderungsvertrags gibt dem Reisenden das Recht, soweit Plätze vorhanden sind, gemäß seiner Fahrkarte in entsprechender Wagenklasse von der Ausgangsstation nach der Endstation befördert zu werden. Die Bahn ist verpflichtet, in der den Vorschriften der Verkehrsordnung und ihrer Zusatzbestimmungen entsprechenden Weise den Personentransport zu bewirken.

Dieser Transport erstreckt sich aber nicht nur auf die Person des Reisenden, sondern auch auf sein Handgepäck d. i. dasjenige Reisegepäck, welches der Bahn zu gesonderter Beförderung nicht übergeben worden ist. Nach § 28 VO. können kleine, leicht tragbare Gegenstände in dem über und unter

den Sitzplätzen befindlichen Raum mitgeführt werden. Es findet also auch ein unentgeltlicher Frachttransport statt und es ist nun die Frage aufzuwerfen, ob denn der der Ausgabe der Fahrkarte zugrunde liegende Vertrag neben der Personenbeförderung auf Frachttransport hinsichtlich des Handgepäcks gerichtet sei. Beyersdorf[8] geht in Beantwortung dieser Frage davon aus, daß in Preußen jedem Reisenden 25 kg Freigepäck gewährt werde. Daraus, daß bei Fahrpreisermäßigungen dieses Recht ausgeschlossen sei, folge, daß die Gegenleistung für das sogenannte Freigepäck im Betrage des Fahrgeldes enthalten sei, somit ein Frachtvertrag gleichzeitig mit dem Personenbeförderungsvertrag abgeschlossen werde. Gebe der Reisende diese 25 kg nun auf, so brauche er einen Frachtvertrag mit dem Gepäckschaffner, da ein solcher bereits am Schalter eingegangen worden sei, nicht mehr schließen. Habe er aber nur wenig Gepäck, so könne er es nach § 28 VO. im Wagen mitführen und zwar in Vollzug des bestehenden Frachtvertrags, wobei er lediglich auf die Aufgabe, nicht auf den Transport des Gepäckes verzichte. Dies ist, glaube ich, der Gedankengang seiner in diesem Punkte etwas unklaren Ausführungen.

Sieht man zunächst vom Reisegepäck ab, so ist vorerst seiner Ansicht, daß zugleich mit dem Personenbeförderungsvertrag ein Frachtvertrag auf 25 kg Freigepäck abgeschlossen werde, entgegenzutreten. Hat der Reisende kein Gepäck, so liegt nach Beyersdorf darin lediglich ein Verzicht auf sein Recht, d. h. auf sein durch den gleichzeitigen Frachtvertrag erworbenes Recht. Dies ist falsch,

---

[8] Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte, S. 22.

denn von einem Vertragsrechte kann gar nicht die Rede sein, da ein Frachtvertrag überhaupt noch nicht begründet wurde. Daß mit Zahlung des Fahrgeldes stets ein Frachtvertrag seinen Abschluß finden müsse, ist eine irrige Voraussetzung. Zugegeben, daß im Fahrgeld die Frachtkosten für 25 kg Freigepäck enthalten seien, die Bahn also die Mitnahme von Reisegepäck unwiderlegbar, d. h. unter Ablehnung der Rückzahlung bei nicht vorhandener Fracht, präsumiere, so kann doch das Hingeben des Geldes ohne Willensübereinstimmung keinen Vertragsabschluß bedeuten. Hat ein Reisender kein Gepäck, so fehlt in Wahrheit der Wille zum Abschluß eines Frachtvertrags, es ist kein Vertragsobjekt vorhanden, es mangelt am Konsens, kurz an den Grundlagen eines Vertrags. Daraus folgt, daß vom Personenbeförderungsvertrag nicht auf das Vorhandensein eines gleichzeitig perfekt gewordenen Frachtvertrags über 25 kg Freigepäck zu schließen ist, somit letzterer im ersteren nicht enthalten sein kann. Der Frachtvertrag muß also ausdrücklich, d. h. gesondert abgeschlossen werden; nur die Anwartschaft auf unentgeltliche Eingehung desselben bis zu 25 kg Gepäck, auf die der Reisende natürlich verzichten kann, ist schon gegeben. Der Fahrkartenschalterbeamte nimmt auf größeren Stationen eine auf Frachttransport bezügliche Offerte überhaupt nicht an, also kann der Frachtvertrag in der Regel auch äußerlich nicht gleichzeitig mit dem Personentransportvertrag zustande kommen, sondern erst am Gepäckschalter mit Annahme des Gepäcks. Der Personenbeförderungsvertrag gewährt dem Reisenden lediglich das Recht, bei der Bahn auf Vertragsabschluß über Transport des Gepäcks anzutragen; ob dieser Transport unentgeltlich erfolgt,

wie bis vor kurzer Zeit in Preußen bei Gepäck unter 25 kg, oder entgeltlich, kann an der Tatsache des zweiten Vertrags nichts ändern.

Was nun das Handgepäck anlangt, so fällt dasselbe nicht, wie Beyersdorf meint, insofern in den Rahmen des sog. Freigepäcks, als infolge des geringen Umfangs auf die unentgeltliche Aufgabe verzichtet worden sei, denn die preußische Bahn hat auf Grund der allgemein geltenden Bestimmungen der Verkehrsordnung außer den 25 kg Freigepäck die Mitnahme von Handgepäck zugelassen. Beyersdorf müßte also, um seine Ansicht konsequent durchzuführen, außer dem Frachtvertrag über 25 kg Reisegepäck noch einen solchen über Handgepäck, d. h. zwei Frachtverträge gleichzeitig mit dem Personentransportvertrag zum Abschluß kommen lassen. Daß eine solche Schachtelung von Verträgen in einen einzigen Rechtsakt dem modernen Verkehrsleben, das exakte Formen verlangt, nicht entspricht, sei nur nebenbei bemerkt. Wie wir oben gesehen haben, wird das Gepäck befördert auf Grund eines vom Personenbeförderungsvertrag völlig getrennten Vertrags, der nach außen perfekt wird mit der Gepäckaufgabe. Nimmt nun der Reisende sein Gepäck mit in den Wagen, so sehe ich nicht ein, wie eine Verpflichtung der Bahn zur Beförderung vorliegen kann, denn eine solche hätte vertraglich begründet werden müssen. Von einem besonderen Transportvertrag über Handgepäck kann aber, wie Göppert[9] mit Recht hervorhebt, schon deshalb nicht die Rede sein, weil das Gepäck im Gewahrsam des Reisenden verbleibt und somit kein selbständiger Transportgegenstand ist.

---

[9] a.a.O. S. 64.

Göppert führt weiter aus, das Handgepäck werde vertragsmäßig als zur Person des Reisenden gehörig betrachtet; er faßt also den Handgepäcktransport als eine Nebenverpflichtung des Personentransports auf. Dem kann ich nicht beistimmen. Die Verkehrsordnung sagt ausdrücklich: Kleine Gegenstände können mitgeführt werden, sie spricht nicht von einem Anspruch oder Recht des Reisenden. Und dann steht die Beurteilung, ob ein Gegenstand als Handgepäck anzusehen ist, zu sehr im Belieben der Bahn, so daß, wenn eine Nebenverpflichtung auf Handgepäckbeförderung einzugehen, Vertragswille der Bahn gewesen wäre, dieselbe in ihrem Umfang genauer hätte abgegrenzt werden müssen. Der Personentransportvertrag bezieht sich eben nur auf den Körper des Menschen und läßt die Konstruktion von Nebenverpflichtungen, soweit solche nicht vertraglich besonders anerkannt sind, nicht zu. Daraus folgt: Die Mitnahme von Reisegepäck ist eine Vergünstigung, welche die Bahn aus freien Stücken den Reisenden gewährt, sie übernimmt infolgedessen keine Verantwortung und haftet für Handgepäck nur nach allgemeinen Grundsätzen für eigenes Verschulden, d. h. sie ist nur für den Schaden verantwortlich, welcher durch die Tätigkeit ihres Personals oder die schlechte Beschaffenheit ihrer Beförderungsmittel herbeigeführt worden ist; sie haftet also z. B. nicht bei Diebstahl des Handgepäcks durch Fahrgäste.

Der Transportvertrag umfaßt nicht nur die eigentliche Beförderung im Eisenbahnwagen, sondern man erwirbt neben dem Recht auf die Fahrt auch notwendigerweise diejenigen Rechte, ohne die das Fahrtrecht nicht ausgeübt werden kann. Die Bahn muß dem Reisenden den ungefährdeten Zu-

und Abgang zu und von den Zügen ermöglichen. Das Recht, sich auf dem Bahnsteig aufzuhalten, erstreckt sich aber nur soweit, als dessen Gewährung zur vereinbarungsgemäßen Erfüllung des Beförderungsvertrags, d. h. zum Erreichen des zur Beförderung bestimmten Zuges und zum Verlassen des Bahngeländes am Reiseziel notwendig ist. Ein selbständiges Recht wird dem Reisenden natürlich nicht eingeräumt, weshalb auch, wenn er die Reise wirklich antritt, ein Entgelt für Betreten des Bahnsteigs dem Fahrpreise nicht zugeschlagen wird. Daß übrigens diese Nebenverpflichtung keine unbedeutende ist, geht daraus hervor, daß eine Verletzung derselben, z. B. durch fehlerhafte Anlage oder mangelnde Unterhaltung der Bahnsteiganlage in einer Reihe von Fällen, die das Reichsgericht beschäftigten, der Bahn erhebliche Schadensersatzkosten verursachte[10].

Das Oberlandesgericht Naumburg[11] hat in einer Entscheidung sich dahin ausgesprochen, daß durch sen der Fahrkarte der Reisende das Recht erworben habe, sich im Wartesaale aufzuhalten. In der Verkehrsordnung ist ein Recht hierauf nicht anerkannt. Die Verkehrsordnung gibt in § 15 (§ 17 der n. VO.) eine Ordnungsvorschrift über die Öffnung der Warteräume, spricht aber nur von Gestattung des Aufenthalts in denselben. Ich halte es für zu weitgehend und auch juristisch anfechtbar, das Verweilen im Wartesaal als ein aus dem Transportvertrag sich ergebendes Recht zu bezeichnen. Dieses Recht müßte dann bis zu dem Zeitpunkt dauern, in dem das Recht des Fahrkarteninhabers, die

---

[10] vergl. die S. 14 zitierten Reichsgerichtsentscheidungen.
[11] Eger, a.a.O. Bd. VII S. 12.

Reise anzutreten, erlischt. Nun hat aber die Verkehrsordnung in § 15 (§ 17) den Aufenthalt im Wartesaal zeitlich sehr beschränkt, auf eine Stunde vor Zugsabgang, auf höchstens 4 Stunden bei Wagenwechsel in Durchgangsstationen. Diese Bestimmung trägt doch mehr den Charakter einer bahnseitlichen Erlaubnis als den einer hiedurch anerkannten vertraglichen Verpflichtung. Die Bahn hat mit der Errichtung von Warteräumen einem durch den Bahnverkehr hervorgerufenen Bedürfnis stattgegeben, sie gewährt damit den Reisenden eine Annehmlichkeit, ohne hiezu verpflichtet zu sein oder sich verpflichten zu wollen, und die Ausübung der eingeräumten Erlaubnis wird von Seiten der Bahn keine Störung erfahren, solange nicht der Reisende durch ordnungswidriges Verhalten dazu Anlaß gibt, ihn aus dem Warteraum zu verweisen.

Soviel von den Vertragspflichten der Bahn. Die Gegenleistung des Reisenden besteht einmal in der Zahlung des Fahrgeldes, zum andern in der Einhaltung derjenigen Vertragsbestimmungen, die an sich mit dem Beförderungsvertrage nichts zu tun haben, welche aber dadurch zu recht bestehen, daß auf sie beim Vertragsabschluß stillschweigend Bezug genommen wird. Es sind dies die für den Reisenden vorgeschriebenen Transportregeln, welche durch die Verkehrsordnung der Allgemeinheit zur Kenntnis gebracht worden sind, insbesondere die Vorschriften des § 21 (§ 16) VO. über Aufbewahren und Vorzeigen der Fahrkarten, des § 22 und 23 über Verhalten während der Fahrt usw. Diese Bestimmungen bedürfen nicht einer jedesmaligen Festsetzung von Fall zu Fall, weil sie ihrer Natur als Ordnungsvorschriften entsprechend bei jedem Vertragsabschluß Vertragsbestandteil sein

müssen. Ihre strenge Beachtung zu verlangen, hat die Bahn ein berechtigtes Interesse in Anbetracht dessen, daß eine Außerachtlassung derselben die glatte Abwicklung eines Großbetriebs, wie er durch den Bahnverkehr gegeben ist, gefährden könnte. Es handelt sich um Bestimmungen, welche den Charakter genereller Vertragsbedingungen tragen, welche der Reisende kennen muß, weil er sie kennen kann. Sie sind also für jeden Kontrahenten vom Momente des Vertragsabschlusses ab schlechthin von bindender Kraft.

§ 4.

Die Beziehung der Fahrkarte zum Abschluß des Beförderungsvertrags.

Beförderungsverträge sind Werkverträge und somit Konsensualverträge. Zu ihrem Abschluß bedarf es also lediglich des Konsenses der beiden Kontrahenten, eine Form ist nicht vorgeschrieben. Sind sich die Parteien über Art und Ziel der Beförderung, sowie über die zu leistende Vergütung einig, so wird mit Äußerung der Willensübereinstimmung der Vertrag perfekt.

Wenden wir nun diese allgemeinen Regeln auf den Personenbeförderungsvertrag mit den Eisenbahnen an, dessen rechtliche Natur sich von der der anderen Beförderungsverträge nicht unterscheidet, so ergeben sich durch das Dazwischentreten der Fahrkarte Zweifel über die Form seines Abschlusses. Die Verkehrsordnung gibt über den Abschluß des Beförderungsvertrags so gut wie keinen Aufschluß. § 6 (§ 3) der VO. setzt lediglich den Transportzwang fest, ohne auf das Vertragsver-

hältnis einzugehen, und die §§ 12 und 13 der a. VO., welche sich mit der Fahrkarte beschäftigen, leiden unter einer juristisch bedenklichen, geradezu irreführenden Ausdrucksweise. § 13 der a. VO. spricht von einem Kaufe der Fahrkarte, ein Ausdruck, der geeignet ist, das Verhältnis zwischen Vertrag und Erwerb der Fahrkarte zu verdunkeln. Der Umstand, daß mit der Fahrkarte Recht und Pflicht der Beförderung verbunden zu sein scheint und eine Teilung des ganzen Rechtsgeschäfts in die vorherige Zahlung des Fahrgeldes und die nachherige Leistung vorgenommen wird, hat im Publikum die Vorstellung eines Transportvertrags verdrängt und die Idee eines Kaufes in den Vordergrund gestellt. Daß auch die Verkehrsordnung die landläufige Ansicht eines Billetkaufes in § 13 aufgenommen[12] hat, mag im Interesse einer leichten Verständlichkeit für das Publikum geschehen sein, juristisch ist jedenfalls dieser Ausdruck falsch, denn man will sein Geld — ebenso wie beim Erwerb einer Briefmarke, eines Theaterbillets — nicht gegen ein Wertpapier hingeben, sondern gegen die Zusage der Beförderung.

Die Willenseinigung der Parteien erfolgt bei Verträgen dergestalt, daß die eine einen Antrag stellt, mit dessen Annahme der Antragsempfänger einen gültigen Vertrag zum Abschluß bringen kann. Es fragt sich nun zuerst, ob beim Beförderungsvertrag die Bahn oder der Reisende die Vertragsofferte macht.

Nach dem alten HGB. Art. 337 war ein Antrag nur dann wirksam, wenn er an eine bestimmte Person gerichtet war. In das neue HGB. ist diese

---

[12] Die neue VO. hat den Ausdruck „Billetkauf" beseitigt.

Vorschrift nicht übergegangen; es fragt sich daher, ob das neue Recht jene Auffassung verlassen oder aus dem Begriff Antrag heraus als selbstverständlich annimmt und deshalb stillschweigend darüber hinweggeht. Biermann[13] verteidigte zuerst die Rechtswirksamkeit an das Publikum gerichteter Offerten. Die neuere Literatur ist ihm hierin entgegengekommen.

Gareis-Oertmann[14], Staudinger[15], Staub[16] sind der Ansicht, daß das Verkehrsinteresse eine freiere Auslegung des Wortes Antrag zeitigen müsse, und halten es nicht für notwendig, daß eine Offerte, um bestimmt und geeignet zu sein, angenommen zu werden, an eine einzelne bestimmte Person gerichtet wird.

Auch die Motive zum BGB. Bd. 1, S. 67, überlassen es der jeweiligen richterlichen Entscheidung, ob ein Angebot an eine persona incerta wirksam ist. Jedenfalls muß aber ein Angebot an das Publikum, wenn es rechtsgültig sein soll, in Bezug auf Gegenstand und Inhalt des Geschäfts vollständig sein, so daß es in eine Vielheit von Einzelofferten an eine incerta persona aufgelöst werden kann.

In diesem Punkte stehen der Theorie Biermanns[17], nach welcher die Eisenbahn an jedermann den Antrag auf Beförderung stellt, Bedenken entgegen. Die Verkehrseröffnung, die bloße Ankündigung durch Fahrpläne, daß Eisenbahnzüge zu der und jener Zeit verkehren und somit die Bahn bereit

---

[13] Iherings Jahrb., Bd. XXXII S. 242.
[14] a.a.O. Bd. I S. 454.
[15] a.a.O. Bd. I S. 471.
[16] a.a.O. Bd. II S. 1286.
[17] a.a.O. Bd. XXXII S. 297.

ist, Verträge über Beförderung in diesen Zügen zu schließen, kann meiner Meinung nach nicht die rechtliche Wirkung eines bindenden Antrags haben, der nur noch der Annahme bedarf, um eine Obligation zu erzeugen.

Die in den Fahrplänen in Aussicht gestellten Massentransportleistungen bedürfen für den einzelnen Fall wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer so genauen Spezialisierung, daß mit dem allgemeinen Anschlage die Vielheit der verschiedenen Einzelleistungen nicht genügend konkretisiert erscheint, um für jeden möglichen Einzelfall bereits eine rechtsverbindliche Offerte darzustellen. Die Bestimmtheit der Transportleistung tritt dem Inhalt und Umfang nach erst in dem Momente ein, in welchem der Reisende dem Schalterbeamten Endziel, Zug und Wagenklasse nennt; dann erst liegt ein positiver rechtswirksamer Vertragsantrag vor, der aber nicht vom Vertreter der Bahn, sondern vom Reisenden ausgeht.

Soll eine Bekanntmachung an das Publikum rechtsverbindlich sein, so muß sie also unzweideutig den Charakter einer Vielheit von einzelnen genügend bestimmten Vertragsofferten tragen und nur noch der Individualisierung hinsichtlich der Personen bedürfen. Wäre die Auffassung Biermanns richtig, wozu bedurfte es dann eigentlich einer gesetzlichen Festlegung des Kontrahierungs- resp. des Transportzwangs? Der Transportzwang hat zur Grundlage den Kontrahierungszwang und dieser wäre ja mit der Offerte seitens der Bahn an sich gegeben.

Indessen gibt auch m. E. die Verkehrsordnung

---

[18] vergl. Gareis-Oertmann a.a.O. S. 455.

einen deutlichen Hinweis, daß die Bahn Antragsempfängerin, nicht Antragsstellerin sein will. § 6 (§ 3) der VO. sagt: Der Transport kann nicht verweigert werden. Da nun der Transport, wie wir oben gesehen haben, einen Vertrag voraussetzt, so bezieht sich dieser Passus auch auf den Vertrag und lautet dann: Der Vertragsabschluß kann nicht verweigert werden. Um aber von einer Verweigerung überhaupt reden zu können, muß doch ein Angebot vorausgehen. Dieses Angebot macht eben der Reisende, indem er auf Beförderung anträgt und nur in wenigen Fällen z. B. wegen ansteckender Krankheit oder Trunkenheit kann die Bahn ablehnen. Sehr treffend bemerkt hiezu Beyersdorf[19], daß der Zwang, an jedermann einen Antrag zu stellen, ein viel härterer und unbilligerer sei als der, unter gewissen Voraussetzungen jeden Antrag anzunehmen.

Die Annahme eines Antrags erfolgt stets durch Willenserklärung. Jedoch braucht nach § 151 BGB. eine unmittelbare Erklärung nicht zu erfolgen, wenn eine solche nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist. Da die Bahn gesetzlich verpflichtet ist, zu kontrahieren, so bedarf es hier einer ausdrücklichen Annahme der Offerte des Reisenden nicht. Darin, daß der Schalterbeamte dem Beförderungsantrag nicht widerspricht, liegt ein Eingehen auf denselben. In diesem Momente tritt ein einheitlicher Vertragswille beider Kontrahenten zu Tage und der Vertrag kommt damit zustande. Die Bahn ist also an und für sich nicht verpflichtet, Fahrkarten auszugeben, wenn schon der formlose Vertrag am Schalter das Recht auf Beförderung erzeugt. Nun wei-

---

[19] a.a.O. S. 34.

gert sich aber die Bahn, ohne Fahrkarte jemand zu befördern, so daß der durch Vertrag begründete Transportanspruch ohne Fahrkarte einfach wertlos und nicht realisierbar erscheint. Dieser Widerspruch hat vielfach zu einer anderen Konstruktion vom Abschluß des Beförderungsvertrags geführt, die ein der Praxis entsprechendes Resultat zeitigen will. Endemann[20], Schneeli[21] u. a. sehen die Perfektion des Vertrags erst in der Hingabe des Fahrscheins. Nach ihrer Ansicht entsteht der Transportanspruch erst mit Aushändigung des Billets. Damit hätte also der Personenbeförderungsvertrag die Formlosigkeit des Werkvertrags abgestreift. Daß die Bahnverwaltung den Vertrag an eine bestimmte Form knüpfen kann, ist offensichtlich, daß sie es aber auch getan hat, ist vorerst durch nichts erwiesen. Wenn Schneeli behauptet, ein früherer Vertragsabschluß sei ganz undenkbar, da die Bahn die Offerte des Reisenden nicht annehmen könne, bevor sie vom Willen desselben in Kenntnis gesetzt sei, so ist diese Folgerung mir nicht klar. Dadurch, daß der Reisende die Worte: ein Billet 3. Klasse Nürnberg-Erlangen in den Schalter ruft, hat er doch seine Vertragsabsicht der Art und dem Umfang nach genügend dargelegt, warum sollte nicht der Schalterbeamte sein Einverständnis damit erklären können, zumal weitere Worte über den Beförderungsvertrag am Schalter für gewöhnlich nicht gewechselt werden. Gewichtiger ist der Einwand, den Endemann bringt, daß ohne Billet kein Anspruch auf Beförderung existiere, selbst dann, wenn die Zahlung des Fahrgeldes oder der Ab-

---

[20] Recht der Eisenbahnen, S. 675.
[21] a.a.O. S. 61.

schluß des Vertrags nachgewiesen werde. Das Billet sei also so wesentlich, daß selbst bei unverschuldetem Verlust kein Recht mehr bestehe.

Endemann bemerkt vorher[22]: „Der Abschluß des Vertrags kommt zustande durch Einigung über Transport und Preis“ und einige Zeilen weiter unten „die Vollendung des Abschlusses liegt in der Aushändigung des Billetts“. Er erkennt also die aus einem Konsensualvertrage herrührende Berechtigung an, verlangt aber eine äußere Erscheinungsform der Willenseinigung. Freilich findet der zustimmende Willensentschluß, solange er lediglich ein Vorgang in der Seele des Menschen ist, keine rechtliche Beachtung. Daß er aber immer in einer unmittelbaren Erklärung zu Tage treten muß, hat § 151 BGB. verneint. Der Schalterbeamte braucht ja nicht stillschweigend die Offerte des Reisenden entgegen zu nehmen. Er erwidert häufig mit dem Worte: ja und darin zeigt sich dann eine unzweifelhafte, unmittelbare Betätigung des Annahmewillens seitens des Vertreters der Bahn. In diesem Falle ist also auch die nach Endemann notwendige äußere Erscheinungsform des Konsenses bereits vor der Billettausgabe gegeben. Sollte wirklich der Abschluß des Beförderungsvertrags durch die Aushändigung der Fahrkarte suspensiv bedingt sein, so ist dies eine Besonderheit, die sich nicht ohne weiteres präsumieren läßt. Die Eisenbahn als Antragsempfängerin müßte dann die Ausgabe der Fahrkarte als formales Moment des Vertragsabschlusses gewollt haben; daß dies aber nicht der Fall ist, soll nun nachgewiesen werden.

---

[22] S. 674.

Grundsätzlich befördert allerdings die Eisenbahn nur Reisende mit Fahrkarten nach Maßgabe des Inhalts derselben. Dieses Prinzip findet aber in § 21 (§ 16) der VO. eine mehrfache Durchbrechung. Der verspätet zur Bahn kommende Reisende schließt einen Beförderungsvertrag am Schalter nicht ab. Der Beamte an der Bahnsteigsperre nimmt als Vertreter der Bahn in diesem Fall die Vertragsofferte an, wobei der Vertragsinhalt die Weiterung erfährt, daß außer dem Fahrpreise ein Zuschlag von 1 Mark als Gegenleistung zu entrichten ist. Auf Grund des mündlichen formlosen Beförderungsvertrags erwirbt der Reisende das Recht zur Fahrt. Er erhält lediglich vom Bahnsteigbeamten eine schriftliche Bestätigung, daß er infolge vorgerückter Zeit eine Fahrkarte durch Vertragsabschluß am Schalter nicht mehr habe erwerben können.

Ist keine Bahnsteigsperre vorhanden, so fällt auch diese Bestätigung weg. Dann ist das den Zug begleitende Fahrpersonal berechtigt und verpflichtet, den Vertrag mit dem Reisenden einzugehen, und er wird ohne Ausweis befördert. Am Reiseziel wird er durch den Zugführer, bezw. durch die Bescheinigung des Bahnbediensteten legitimiert, daß er gemäß § 21,2 (§ 16,2) VO. den um den Zuschlag erhöhten Fahrpreis nachzuzahlen habe. Eine Fahrkarte wird hier überhaupt nicht ausgegeben. Ebenso verhält es sich, wenn jemand über die Station, bis zu der seine Fahrkarte lautet, hinausfahren will. Auch hier bedarf es nur einer Mitteilung, juristisch ausgedrückt eines Antrags, gegenüber dem Schaffner. Dieser muß denselben auf Grund des Transportzwanges annehmen und diese Annahme drückt sich in dem Einverständnis mit

dem Vorschlage des Reisenden aus. Wird unterwegs eine Fahrkartenkontrolle vorgenommen, so kann sich der Reisende auf seine Abmachung, d. h. den mit dem Schaffner abgeschlossenen Beförderungsvertrag berufen. Aus diesen Beispielen ergibt sich die notwendige Schlußfolgerung, daß die Eisenbahn die Entstehung des Beförderungsanspruchs nicht an die Ausgabe des Billetts knüpfen will. Der mündliche Vertrag erzeugt das Recht des Passagiers, unabhängig von der nachfolgenden Aushändigung der Fahrkarte. Die Rechtsausübung erfolgt auf Grund des Vertrags; zum Ausweis über das Fahrrecht dient in der Regel die Fahrkarte, in seltenen Fällen legitimiert der Schaffner den Reisenden. Geht die Fahrkarte verloren, so ist dem Reisenden vorerst das Mittel, seinen Anspruch auf Beförderung geltend zu machen, aus der Hand genommen, der Anspruch an sich besteht noch zu Recht. Ob der Reisende seinen Anspruch anderweilig nachweisen und doppeltgezahltes Fahrgeld zurückfordern kann, läßt sich erst unter Berücksichtigung der rechtlichen Qualifikation der Fahrkarte beantworten. Es ist daher später darauf zurückzukommen.

Daß die Bahn die Vorleistung des Fahrgeldes verlangt, ist darauf zurückzuführen, daß sie Gewißheit haben will, ob ihr Kontrahent imstande ist, seiner Vertragsverpflichtung nachzukommen; auf die Perfektion des Vertrags ist die Zahlung ganz ohne Einfluß. Zahlung des Fahrpreises und Ausgabe der Karte sind bereits Momente der Vertragserfüllung.

§ 5.

Die Funktionen der Fahrkarte.

Der Beförderungsvertrag ist Konsensualvertrag, der Reisende fährt also auf Grund des mündlichen Vertrags. Da es nun aber mit den Anforderungen, die an ein Verkehrsinstitut in unserer Zeit gestellt werden, unvereinbar ist, jedem einzelnen Vertragsabschlusse die Fixierung der Vertragsbedingungen zu überlassen, da ferner der ungeheure Umfang des Betriebs es unmöglich macht, daß die nämlichen Beamten die Beförderungsverträge abschließen, die Reisenden auf der Fahrt begleiten, wenn nötig legitimieren und schließlich die Gegenleistung in Gestalt des Fahrpreises einziehen, so gibt die Bahn, um den Vertrag schematisch in Erscheinung treten zu lassen, Fahrscheine aus und macht die Ausübung des Transportanspruchs von der Vorlage derselben abhängig. Der Wille der Bahn ist maßgebend für die juristische Natur der Fahrkarten; es bedarf deshalb einer Darlegung der Funktionen, welche die Fahrkarte nach dem Willen ihres Ausstellers ausüben soll.

I.

Die Eisenbahnverwaltung, welche Tausende von Beamten bei der Abwickelung des Verkehrs beschäftigt, ist, um nicht von der Ehrlichkeit ihrer Leute abhängig zu sein, hinsichtlich ihrer Einnahme auf eine weitgehende, sorgfältigste Kontrolle angewiesen. Eine Überwachung der mit dem Abschluß von Transportverträgen und der Einkassierung des Fahrgeldes betrauten Beamten durch andere ist undurchführbar, weil zu viel Personal erforderlich wäre.

Deshalb bedarf die Bahn einer sicheren mechanisch funktionierenden Kontrolle und erzielt eine solche mit der Ausgabe numerierter Fahrscheine. Eine Gefahr, daß ein Schalterbeamte das Fahrgeld einzieht, ohne eine Karte auszugeben, besteht nicht, denn der Reisende, welchem ohne Legitimation eine Ausübung seines Fahrrechtes nicht möglich ist, würde sofort über die Verweigerung derselben Beschwerde führen; aber daß der Schalterbeamte Karten ausgibt, ohne das Fahrgeld abzuliefern, kann vorkommen und muß vereitelt werden. Die Fahrkarten tragen deshalb fortlaufende Nummern und sind in einem engen Fahrkartenschrank derartig eingefügt, daß eine Entnahme aus dem Behälter nicht beliebig erfolgen kann, sondern immer die Reihenfolge von oben nach unten genau eingehalten werden muß. Auf diese Weise ist ein Unterschleif, der dadurch möglich wäre, daß der Schalterbeamte aus der untersten Reihe Fahrkarten entnimmt in der Hoffnung, diese Entnahme werde erst viel später entdeckt und dann ihm nicht zur Last gelegt werden können, erschwert. Die Bahnbehörde ist jederzeit imstande, die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten festzustellen und den vereinnahmten Betrag zu berechnen. Das Billett ist also einmal Kontrollzeichen für die Bahnverwaltung gegenüber ihren eigenen Angestellten.

II.

Grundsätzlich scheint die Eisenbahn die Persönlichkeit des Reisenden nicht in Betracht ziehen zu wollen, da mit dem Erwerb der Fahrkarte die Person des Reisenden in den Hintergrund tritt und dann die Fahrkarte äußerlich wenigstens den Inbegriff des Transportrechtes darstellt. Indes ist

diese Loslösung der Forderung von dem derselben zugrunde liegenden Rechtsgeschäfte und der Person des Berechtigten nur eine scheinbare. In einigen Fällen informiert sich die Bahn genau über ihren Kontrahenten, so z. B. bei Ausgabe von Monatskarten, Rundreiseheften, Fahrscheinbüchern zu 30 Fahrten. Hier wird der Name in den Schein aufgenommen und der Bahn somit Gelegenheit gegeben, bei etwaigen Vertragsmängeln jeder Zeit auf den Vertrag zurückzukommen und den Reisenden anzuhalten. Bei den gewöhnlichen Fahrkarten erscheint es allerdings erschwert, den Reisenden nach Ausgabe der Fahrkarte noch belangen zu können, da die Eisenbahnverwaltung ihre Fahrgäste nicht dem Namen nach kennt. Die große Anzahl der abgeschlossenen Beförderungsverträge erlaubt es nicht, die Persönlichkeit des Reisenden näher zu berücksichtigen und etwa stets die Namensangabe in die Fahrkarte aufzunehmen wie bei Monatskarten; es würde dies ein Verkehrshemmnis von bedenklichem Umfange bedeuten, man vergegenwärtige sich nur den in einer Großstadt wie München zu bewältigenden Ausflugsverkehr an Sonntagen. Aber trotzdem ist auch bei den gewöhnlichen Fahrkarten der Beförderungsanspruch von dem Vertrag nicht losgelöst. Die Eisenbahn gibt nur numerierte Fahrkarten aus. Da nun die Fahrkarte in der Regel äußeres Zeichen des Transportvertrages ist, sind auch die einzelnen Verträge numeriert und damit bis zu einem gewissen Grade individualisiert, denn, wenn auch der Reisende der Bahn seiner Persönlichkeit nach unbekannt ist, so ist er doch Träger einer bestimmten Nummer und infolgedessen, solange er sich innerhalb der Bahnsteigsperre oder im Zuge aufhält, zu ermitteln.

Die Bahn ist also im Stande, den Reisenden bis zu dem Momente, wo er am Reiseziele seine Fahrkarte abgibt, zu verfolgen. Ebenso wie der Beförderungsvertrag für den Reisenden, wenn er während der Ausführung desselben zu Schaden gekommen ist, sehr individuelle Schadensersatzansprüche auslöst, so kann auch die Bahn noch nach Ausgabe der Fahrkarte individuelle Ansprüche aus dem Vertrag geltend machen.

Die Eisenbahn erteilt Preisermäßigung den Mitgliedern von Krankenkassen, Landesversicherungsanstalten, zugunsten der öffentlichen Krankenpflege, zum Zwecke der Arbeitsvermittlung usw. Die Fahrkarten zu ermäßigten Preisen werden von den Schalterbeamten nur gegen Vorlage eines Ausweises über die Berechtigung, Ermäßigung zu beanspruchen, verabfolgt. Fälscht nun ein Reisender ein solches Zertifikat und erhält daraufhin die Fahrkarte am Schalter, so ist er der Verfolgung noch nicht entkommen. Erfährt die Bahn gleich darauf, daß jener Schein gefälscht war, so braucht der Schalterbeamte nur die gebuchte Fahrkartennummer der Station mitteilen, nach der die Fahrkarte lautet, um den Reisenden zurückzuhalten. Die Bahn ficht dann — es kann natürlich hier nur die zivilrechtliche Seite interessieren — den Vertrag wegen arglistiger Täuschung an und verlangt Zahlung des vollen Fahrpreises. Ein anderes Beispiel: Hat ein Reisender den Fahrpreis nicht entrichtet oder zu wenig gezahlt oder eine Fahrkarte versehentlich erhalten, welche zur Fahrt in 2. Klasse berechtigt, während die 3. Klasse vereinbart und bezahlt worden ist, so kann die Bahn diese Mängel, bezw. Unregelmäßigkeiten, wenn sie rechtzeitig bemerkt werden, auf Grund der Fahrkartennummer

auch nach Aushändigung des Fahrscheins noch rügen.

Die Fahrkarte ist ein Mittel, um auch eine äußere Verbindung zwischen dem mündlichen Vertrage und der Ausübung des Transportanspruchs aufrecht zu erhalten, um auf die Entstehung des Fahrrechtes zurückzukommen. Die Bahn präsumiert zwar, daß der Inhaber einer Fahrkarte durch Abschluß des Vertrags und Zahlung des Fahrgeldes in den Besitz derselben gekommen sei, behält sich jedoch vor, im Falle eines nachweisbar mangelnden Vertrags oder mangelhafter Vertragserfüllung die Beförderung von der Behebung solcher Mängel abhängig zu machen. Sie gesteht das Recht auf Transport nur demjenigen zu, der es durch Gegenleistung erworben; infolgedessen erkennt sie eine Verpflichtung, dem Fahrkarteninhaber zu leisten nur soweit an, als sie nicht vermöge ihres Kontrollapparates irgend welche Unregelmäßigkeiten aus dem Vertragsverhältnis nachweisen kann.

III.

Der Reisende erhält vom Schalterbeamten, vereinzelt erst im Zuge vom Schaffner das Billett ausgehändigt, Zug um Zug gegen Zahlung des Fahrgelds.

Nach § 368 BGB. hat der Gläubiger gegen Empfang der Leistung auf Verlangen eine Quittung zu erteilen. In Anbetracht dessen, daß beim Eisenbahntransportvertrag die Vergütung für den herzustellenden Erfolg im voraus zu entrichten ist, erscheint es durchaus im Interesse des Reisenden gelegen, sich durch eine Quittung vor einer nochmaligen Forderung des Fahrgeldes zu bewahren. Ein rechtliches Interesse an der Erteilung einer

Quittung ist zweifellos vorhanden. Der Fahrkarte aber direkt die Funktion einer Quittung im Sinne des BGB. zuzusprechen, wie es Schneeli[23], Eger[24] u. a. tun, geht m. E. zu weit.

Das Gesetz nennt ein schriftliches Empfangsbekenntnis eine Quittung. Es setzt also die Niederschrift einer Bestätigung über die Zahlung nach Leistung derselben voraus. Es versteht sich demnach von selbst, daß die Quittung den Namen des Gläubigers, ev. auch des Schuldners tragen muß. Von all dem kann aber bei der Fahrkarte nicht die Rede sein. Die Fahrkarte enthält zwar den Preis der Fahrt, aber nicht in Form einer Zahlungsbeurkundung, sondern in der einer einfachen Konstatierung. Der Aufdruck lautet:

Nürnberg-Erlangen
Eil- oder Personenzug
3. Klasse
0,80 M.

Die Fahrkarte spricht zwar dafür, daß eine Zahlung an die Bahn erfolgt ist; von wessen Seite aber, darüber gibt sie keine Auskunft. Und an wen gezahlt worden ist, folgt aus dem Papier höchstens ganz indirekt.

Qualifiziert sich die Fahrkarte infolge ihrer unvollkommenen Ausfertigung nicht als Quittung, so soll damit doch keineswegs verneint werden, daß sie dem Nachweis der Zahlung des Fahrpreises zu dienen bestimmt ist. Die Bahn hat in der Verkehrsordnung die Vorauszahlung des Fahrgeldes als Vorbedingung für den Antritt der Reise festgelegt

---

[23] Schneeli a.a.O. S. 63.
[24] Eger, Preußisches Eisenbahnrecht, Bd. II S. 759.

und über die Erfüllung dieser Bedingung muß sie dem Reisenden nun auch ein Beweismittel in die Hand geben, das so sicher wirkt, daß ihm ein umständlicher Nachweis seines Rechts erspart ist. Der Reisende ist berechtigt, ein solches Verlangen an die Bahn zu stellen. Nachdem die Eisenbahn infolge der durch die riesige Arbeitsteilung bewirkten Unübersichtlichkeit des Verkehrs auf eine weitgehende Kontrolle des Reisenden angewiesen ist, muß sie den Reisenden in Stand setzen, jederzeit dieser Kontrolle genügen zu können. Der Reisende kommt für die Bahn nur als zahlendes Individuum in Betracht, also bedarf er eines Zahlungsausweises. Diese Funktion erfüllt die Fahrkarte vollständig, ohne gerade Quittung zu sein. Aus dem Inhalt der Fahrkarte kann der Bahnsteigbeamte oder Schaffner zwar nicht ersehen, von wem gezahlt worden ist; falls jedoch eine Zahlung erfolgte, so geht die Höhe derselben aus dem Fahrpreisaufdruck, bei halben Fahrkarten aus der Form hervor. Daß die Fahrkarte aber rechtmäßig zur Ausgabe gelangte und somit der Fahrpreis entrichtet wurde, beweist der Stempel. Das Vorliegen einer gestempelten mit Zeit und Ort der Zahlung versehenen Fahrkarte und der Besitz des Reisenden daran sind also Tatsachen, die einen beweisrechtlichen Charakter für die Zahlung tragen. Wenn auch diese beweisrechtlichen Momente zum Teil rein äußerlicher Natur sind, weil nur die Tatsache, daß der Reisende eine Fahrkarte in Händen hat, dafür spricht, daß er das Fahrgeld entrichtete, so verleihen sie doch der Fahrkarte für den Inhaber eine Beweisfunktion, die vielleicht mit dem Worte „Zahlungsbeleg“ bezeichnet werden kann. Als Zahlungsbeleg dient die Fahrkarte dem Reisenden 1. gegenüber dem Schal-

terbeamten, 2. den Bahnsteigbeamten, 3. dem Zugspersonal.

1. In Fällen eines Irrtums oder einer Erkrankung des Reisenden oder aus anderen Billigkeitsgründen werden die Fahrkarten vor oder unmittelbar nach Abgang des betreffenden Zuges an der Ausgabestelle zurückgenommen. Ferner steht es dem Reisenden frei, bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges unter Ausgleich des Preisunterschieds seine Karte gegen eine solche höherer oder niederer Wagenklasse umzutauschen, wenn keine Plätze im Zuge mehr vorhanden, vom Vertrage zurückzutreten. In großen Bahnhöfen wird, wenn an einem Schalter innerhalb einer halben Stunde hunderte von Fahrkarten ausgegeben werden, dem Schalterbeamten auch gleich darauf nicht immer mehr erinnerlich sein, daß er dem sein Fahrgeld unter den bezeichneten Umständen zurückfordernden Passagier die Fahrkarte kurz vorher ausgehändigt hat. Indes der Reisende legt die Fahrkarte vor, der Beamte informiert sich auf Grund der Nummer und des Stempels darüber, daß die Fahrkarte auf rechtmäßige Weise zur Ausgabe gelangt ist, und diese Beweismomente genügen, um die Fahrkarte als Zahlungsausweis anzuerkennen und das Fahrgeld zurückzuzahlen.

2. Während früher der Zutritt zu den Zügen offen stand, so daß jeder, mochte er im Besitze einer Fahrkarte sein oder nicht, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nehmen konnte, oder sogar die Ausgabe der Fahrkarten, wie es auch jetzt noch vereinzelt vorkommt, erst im Zuge stattfand — die Bahn begann also bereits mit der Erfüllungshandlung, ehe sie sich vergewissert hatte, ob die Insassen die Berechtigung zur Fahrt schon

erworben hatten oder zu erwerben im Stande waren — ist jetzt infolge Einführung der Bahnsteigsperre die Zulassung zu den Zügen von der Legitimation über Vertragserfüllung abhängig. Der Zahlung des Fahrgeldes muß ein Vertragsabschluß vorausgehen. Liegt also ein Zahlungsbeleg vor, so ist dieser Beleg auch indirekt Beweismittel für den abgeschlossenen Transportvertrag und der Reisende somit im Stande, mittels der Fahrkarte als Zahlungsausweis sich dem Bahnsteigbeamten als zur Erhebung des Anspruchs berechtigt, zu legitimieren und den Vollzug der Transportleistung seitens der Bahn zu verlangen.

3. Dieselbe Funktion, die der Fahrkarte gegenüber dem Bahnsteigbeamten zukommt, ist ihr natürlich auch während der Fahrt gegenüber dem kontrollierenden Bahnpersonal, insbesondere, wenn eine Bahnsteigsperre nicht vorhanden, gegenüber dem im Zuge die Fahrkarten koupierenden Schaffner eigen. Die Fahrkarte weist den Reisenden darüber aus, daß er auf Grund seiner Zahlung den betreffenden Zug und die betreffende Wagenklasse zu benützen berechtigt ist.

IV.

Nach Zusatzbestimmung Ziff. 4 zu § 12 der a. VO. werden die gewöhnlichen Fahrkarten bei der Ausgabe abgestempelt. Dieser Stempel, der Tag und Monat der Ausgabe bezeichnet, ist erforderlich, um dem Bahnsteigbeamten, ev. dem Schaffner die Kontrolle zu ermöglichen, ob die Fahrkarte der Zeit nach gültig ist. Die Eisenbahn kann es nicht dem Belieben des Reisenden überlassen, wann er sein Fahrtrecht geltend machen will. Die Sicherstellung der Bahn gegen Unregelmäßigkeiten er-

fordert es, das Vertragsverhältnis aufrecht zu erhalten. Da nun ein größerer Zeitablauf zwischen Vertragsabschluß und Ausübung des Transportanspruchs ein Zurückgehen der Bahn auf den einzelnen Vertrag, das mittels Fahrkartennummer und Stempel möglich ist, sehr erschweren und die Kontrollfunktion der Fahrkarte beeinträchtigen würde, so muß die Gültigkeitsdauer derselben eine beschränkte sein. Die Bahn steht grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß die Fahrt innerhalb eines geringen Zeitraums nach Eingehung des Vertrags anzutreten ist. Zusatzbestimmung Ziff. 4 zu § 12 der a. VO. bestimmt, daß die Reise außer am Tage der Abstempelung nur noch am folgenden Tage unternommen werden kann. Diese Vorschrift ist in der neuesten Zeit dahin modifiziert worden, daß die Reise um Mitternacht des dritten Tages nach der Lösung beendet sein muß; die Fahrkarte verliert also drei Tage nach der Lösung ihre Gültigkeit. Eine ungestempelte Fahrkarte erlaubt dem Bahnsteigbeamten keine Kontrolle über die rechtzeitige Lösung und kann daher zurückgewiesen werden, d. h. es wird festzustellen sein, ob nur in Bezug auf die Nichtabstempelung ein Versehen des Schalterbeamten vorliegt oder der Erwerb der Fahrkarte zu einer Beanstandung Anlaß gibt. Ist die Unterlassung der Abstemplung nur auf ein Versehen zurückzuführen, so muß die Fahrkarte erst durch handschriftlichen Vermerk des Stationsbeamten auf der Rückseite für gültig erklärt werden[25]. Der Stempel der Fahrkarte ist somit für den Rei-

[25] Gemäß § 19, Ziffer 11, der „Vorschriften für das Zugspersonal und die Bahnsteigschaffner über die Beförderung von Personen und Reisegepäck".

senden Beweismittel, für den Bahnsteigbeamten Kontrollmittel über die Zeit der Eingehung des Transportvertrags.

Mit der abgestempelten Karte passiert der Reisende die Bahnsteigsperre. Der Bahnsteigbeamte durchlocht die Fahrkarte. Soweit eine Sperre nicht vorhanden, erfolgt die Durchlochung durch den Schaffner beim Besteigen des Zuges. Mit der Durchlochung wird der Fahrkarte ein zweiter Stempel aufgedrückt, der Tag und Stunde des Reiseantritts genau angibt. Die Durchlochung bedeutet einmal eine Entwertung der Karte; es wird ihr dadurch die Möglichkeit genommen, nochmals zu einer Eisenbahnfahrt benützt zu werden. Die Fahrkarte verliert durch diese Entwertung aber lediglich ihre Fähigkeit, dem Bahnsteigbeamten gegenüber zur Legitimation zu dienen; ihre Eigenschaft als Ausweis gegenüber dem Schaffner während der Fahrt und am Ziel der Reise wird dadurch nicht berührt. Stempel und Lochung sind also erstens Merkmale, um dem Bahnsteigbeamten auf den ersten Blick die Wiedererkennung der Fahrkarte als einer bereits benutzten zu ermöglichen. Es fragt sich nun weiter, ob die Aufdrückung des Lochstempels irgend welche Beziehungen zum rechtlichen Inhalt der Fahrkarte hat, ob etwa eine Veränderung desselben dadurch erfolgt. Die Durchlochung der Fahrkarte hat m. E. rechtserhebliche Bedeutung. Der Bahnsteigbeamte stellt dem Inhaber der Karte in Form der Durchlochung eine Beurkundung darüber aus, daß er innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte in der auf der Karte genannten Station die Bahnsteigsperre passiert hat. Die Fahrkarte kann dem Reisenden nur mit dieser Beurkundung als Ausweis für den kontrollierenden Schaffner und für das Verlassen

des Bahnsteigs dienen; sie ist so sehr Kontrollmittel, daß das Fehlen des Kontrollvermerks der Durchlochung ihr unter Umständen jede Beweisfunktion nimmt, sie geradezu ungültig macht. Zeigt ein Reisender während der Fahrt eine undurchlochte Fahrkarte vor, so muß der Schaffner daraus schließen, daß derselbe sich absichtlich der Kontrolle an der Bahnsteigsperre entzogen hat. Es ist kein Nachweis darüber vorhanden, daß der Fahrgast tatsächlich erst auf der in der Fahrkarte genannten Station den Zug bestiegen hat. Verzichtet die Bahn auf die Kontrollmaßregel des Lochstempels, so wäre damit betrügerischen Machenschaften Tür und Tor geöffnet. Inwiefern, sollen zwei Fälle aus der Praxis zeigen.

A aus Erlangen hat mehrere Tage hintereinander in dem benachbarten Nürnberg zu tun. Um sich nun die jedesmalige Hin- und Rückreise zu verbilligen, kommt er, da eine Kontrolle im Zuge nach seiner Erfahrung sehr selten erfolgt, auf einen betrügerischen Plan. Er löst sich in Doos, der 1. Station zwischen Nürnberg-Erlangen, im voraus eine Fahrkarte Doos-Nürnberg zu 10 Pfg. Am folgenden Tag fährt er wieder nach Nürnberg, löst sich in Erlangen nur eine Fahrkarte nach Bruck, der 1. Station zwischen Erlangen-Nürnberg, zu 10 Pfg. Er kommt unbeanstandet nach Nürnberg und hofft auf Grund der am Vortage gelösten, aber nicht durchlochten Fahrkarte Doos-Nürnberg durch die Bahnsteigsperre gelassen zu werden. Wollte die Bahn die undurchlochte Karte als Ausweis ohne weiteres zulassen, so würde sie gegen sich selbst handeln. Der Bahnbeamte muß, wenn er den Mangel bemerkt, den A sofort anhalten und Aufklärung verlangen. Den Nachweis, daß er erst in Doos

eingestiegen ist, vermag A nicht zu erbringen. Die undurchlochte Fahrkarte ist dann lediglich Beleg, daß eine Zahlung des Fahrpreises Nürnberg-Doos stattgefunden hat, nicht aber dafür, daß A erst von Doos ab mitgefahren ist. Folglich hat A für die übrige vom Zug zurückgelegte Strecke gemäß § 21 (§ 16) VO. den doppelten Fahrpreis nachzuzahlen.

Ein anderes Beispiel: B löst eine Fahrkarte 3. Klasse von Erlangen nach Nürnberg und dann noch ein Zuschlagsbillett zur 2. Klasse. Um das Zuschlagsbillett — er macht am Tage darauf nochmals dieselbe Fahrt — zweimal benützen zu können, läßt er an der Sperre nur die Fahrkarte 3. Klasse durchlochen. Bei Antritt der zweiten Fahrt verfährt er ebenso und es erfolgt nun eine Kontrolle im Zuge. Der Schaffner beanstandet das am vorhergehenden Tage mit Schalterstempel versehene, aber nicht durchlochte Zugsbillett. Die betrügerische Absicht nachzuweisen, wird der Bahn kaum gelingen, aber sie kann das Zuschlagsbillett als ungültig zurückweisen und Nachlösung eines solchen verlangen.

Fassen wir die vorstehenden Ausführungen kurz zusammen, so kommen wir zu folgendem Resultat:

Die Durchlochung der Fahrkarte trägt den Charakter einer Beurkundung über die an der Bahnsteigsperre stattfindende Kontrolle. Daß diese Kontrolle eine rechtserhebliche Tatsache ist, geht daraus hervor, daß ihr Fehlen die rechtliche Bedeutung der Fahrkarte, welche ihr als Zahlungsbeleg zur Legitimation gegenüber dem Bahnsteigbeamten zukommt, dem Zugspersonal gegenüber beeinträchtigt. Es zeigt sich eine eigentümliche Wechselwirkung: Nur die undurchlochte Fahrkarte

weist den Reisenden an der Bahnsteigsperre, nur die durchlochte im Zuge aus. Erlaubt die Fahrkarte keine Kontrolle, so steht ihre Gültigkeit in Frage. Mißt aber die Bahn der Eigenschaft der Fahrkarte als Kontrollmittel solche Bedeutung zu, so folgt daraus, daß die Schaffung einer sicheren Kontrolle das wichtigste Zweckmoment für die Ausgabe von Fahrkarten gewesen ist. Die Kontrollfunktion der Fahrkarte muß daher auch der Ausgangspunkt sein für ihre Klassifizierung im System der Papiere.

V.

Die Durchführbarkeit jeder Kontrolle hängt davon ab, daß an die Nichtvorzeigung des Kontrollmittels gewisse Nachteile geknüpft sind. Die Verpflichtung des Reisenden, sich mittels Fahrkarte an der Bahnsteigsperre auszuweisen, brauchte nicht erst durch eine besondere Strafandrohung wirksamer gemacht zu werden. Weigert sich der Reisende, seine Fahrkarte dem Bahnsteigbeamten vorzuzeigen, so kommt er eben nicht in den Genuß der Beförderung. Es ist also sein eigenstes Interesse, sich dieser durchaus berechtigten Kontrollmaßregel nicht grundlos zu widersetzen. Anders verhält es sich mit dem Vorzeigen der Fahrkarte während der Fahrt. Der Reisende hat an sich kein Interesse daran, dem kontrollierenden Schaffner seine Karte vorzulegen. Es ist dies vielmehr eine Maßregel, der er sich nur unterziehen wird, wenn er sich ihr unterziehen muß. Die Verkehrsordnung hat deshalb in § 21 (§ 16) eine darauf bezügliche Bestimmung getroffen. § 21, Absatz 1 (§ 16,1) lautet:

„Die Fahrkarte ist auf Verlangen beim Eintritt in den Warteraum, beim Betreten und Verlassen

des Bahnsteigs, beim Einsteigen in den Wagen, sowie jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen."

Von einem Reisenden, der sich weigert, seine Fahrkarte vorzuzeigen, muß die Bahn zunächst annehmen, daß er überhaupt nicht im Besitze einer solchen ist, daß er also der Kontrollvorschrift nicht nachkommen kann, weil er ein Kontrollzeichen, d. i. die Fahrkarte gar nicht besitzt. Es kommen dann die Bestimmungen des § 21 (§ 16) Absatz 2 der VO. über Strafzahlung zur Anwendung. Anders ist die Sache gelagert, wenn feststeht, daß der Reisende seiner hauptsächlichsten Vertragspflicht, der Zahlung des Fahrpreises nachgekommen ist, so daß es sich bei dem Nichtvorzeigen der Karte lediglich um Nichterfüllung jener Nebenverpflichtung handelt. Es fragt sich, ob ein absichtlicher Verstoß gegen eine derartige Ordnungsvorschrift zur Auflösung des Transportvertrags führen kann. Die Bewältigung eines Massenverkehrs ist nur unter strenger Einhaltung der Beförderungsvorschriften von Seiten des Publikums möglich. Werden diese Vorschriften vom Reisenden nicht beobachtet, so bedeutet das eine Störung der Ordnung, die hintanzuhalten, die Bahn bestrebt sein muß. Um die strikte Durchführung ihrer Bestimmungen zu erzwingen, braucht die Bahn ein sofort wirksames Mittel und dies kann nur in der Verweigerung der Gegenleistung bestehen. Die Kontrollvorschriften sind für den Reisenden Benutzungsbedingungen. Entzieht er sich diesen, so entzieht er sich selbst das Recht der Benutzung. Es hat sich im Laufe der Zeit für die größeren Verkehrsanstalten das Gewohnheitsrecht herausgebildet, daß derjenige, welcher gegen das Reglement verstößt, seines Transportanspruchs verlustig geht. Dieses Gewohnheitsrecht hat sich in

§ 20, Absatz 3 (§ 11, Abs. 1) der VO. zu einer Gesetzesbestimmung verdichtet. Der Reisende, dem die schnelle Abwickelung des Verkehrs doch selbst zugute kommt, muß seiner Vertragspflicht nach Treu und Glauben nachkommen und darf der Bahn nicht grundlos Schwierigkeiten bereiten, andernfalls ist die Bahn berechtigt, ihm die Weiterbeförderung zu versagen und ihn ohne Rückzahlung des bereits erstatteten Fahrgelds auszusetzen. Gerade der Umstand, daß die Bahn die Weigerung des Reisenden, in dem weitverzweigten Kontrollapparat der Bahnverwaltung eine tätige Rolle zu spielen, mit einer einseitigen Auflösung des Transportvertrags beantworten darf, spricht für die überragende Bedeutung der Eisenbahnfahrkarte als Kontrollmittel.

Freilich darf die Befugnis der Bahn, jederzeit die Vorlegung der Fahrkarte zu verlangen, nicht zur Schikane des Publikums ausarten. Das Bahnpersonal hat Kontrolle auszuüben nur soweit es im Interesse des Dienstes erforderlich ist. Verlangt z. B. der Schaffner von einem Fahrgast, welcher bereits zweimal seine Fahrkarte hatte vorzeigen müssen und erklärt hatte, dies zum drittenmale nicht tun zu wollen, gerade wegen dieser Äußerung die Fahrkarte nochmals, so braucht er dieser Aufforderung nicht nachzukommen. Der Schaffner handelt hier nicht mehr innerhalb seiner Dienstbefugnisse, denn es steht in keiner Weise mit der Handhabung der durch den Verkehr bedingten Ordnung in Zusammenhang, daß der Reisende, der, wie sich der Schaffner überzeugt hat, eine ordnungsmäßig gültige Fahrkarte besitzt, durch eine nochmalige Kontrolle belästigt wird[26].

---

[26] vergl. OLG. Köln im Recht 1905, S. 39.

§ 6.

Die Klassifizierung der Fahrkarte.

I.

Man hört oft:

Weil die Eisenbahnkarte einen bestimmten Berechtigten in der Regel nicht bezeichnet, muß sie schon der Form wegen Inhaberpapier sein. Diese Folgerung, welche sich Schneeli[27] und Endemann[28] zu eigen machen, ist m. E. ganz falsch. In der Regel tragen die Inhaberpapiere eine Inhaberklausel, d. h. einen ausdrücklichen Vermerk, daß der jeweilige Inhaber der Urkunde Gläubiger sei. Fehlt diese Klausel, so daß von einem Gläubiger überhaupt nichts erwähnt wird, so spricht die Vermutung zwar dafür, daß die Berechtigung aus dem Papier nicht eine persönliche sein soll, als feststehend kann aber einstweilen nur erachtet werden, daß der Schuldner mit befreiender Wirkung an den Inhaber leisten darf; daß er verpflichtet ist, dem Inhaber die im Papier versprochene Leistung zu bewirken, hiefür bedarf es noch des Beweises. Irgend welche Merkmale müssen mit Sicherheit und Deutlichkeit den Willen des Ausstellers zum Ausdruck bringen, daß das Papier zur Zirkulation in den Verkehr kommen und jeden Inhaber zur Geltendmachung des hierin verbrieften Rechtes legitimieren soll.

Die Eigenschaft eines eigentlichen Inhaberpapiers[29] gemäß § 793 BGB. kommt für die Fahr-

---

[27] a.a.O. S. 57.

[28] Recht der Eisenbahnen, S. 675.

[29] Ich stelle hier den eigentlichen Inhaberpapieren die Inhabermarken gegenüber.

karte m. E. von vornherein nicht in Betracht. Die Inhaberpapiere des § 793 gehören zu den vollkommenen Wertpapieren, die dadurch charakterisiert werden, daß Entstehung, Übertragung und Untergang des Rechts von Entstehung, Übertragung und Untergang des Papiers abhängig ist. Ist die Fahrkarte eigentliches Inhaberpapier, so muß sie essentiale des Vertrags sein und erst ihre Aushändigung kann den Vertrag perfekt machen. Nun wird aber nach richtiger Ansicht der Transportvertrag formlos durch den Konsens der Parteien geschlossen.Infolgedessen ist bei Ausgabe der Fahrkarte der Transportanspruch bereits existent. Es kommt also der Fahrkarte die Funktion, im Momente der Besitzergreifung ein Recht erst zu schaffen, gar nicht mehr zu. Die Fahrkarte hat vor der Ausgabe überhaupt noch nicht eine in sich abgeschlossene Existenz. Nach Zusatzbestimmung Ziffer 4 zu § 12 der a. VO. muß die Fahrkarte mit Tagesstempel versehen werden. Weil sie noch nicht abgestempelt ist und damit von der Bahn als gültig nicht anerkannt wird, kann ihr vor der Ausgabe die Kraft eines vollkommenen Inhaberpapiers nicht zukommen. Es würde daher erst mit der Abstemplung der Verpflichtungswille der Bahn als niedergelegt zu erachten sein. In diesem Moment ist aber das Fahrrecht bereits durch den mündlichen Vertrag begründet. Es fehlt also dem Transportanspruch das wesentliche Merkmal einer sogenannten Skripturobligation, daß das in der Urkunde verbriefte Recht ohne Papier nicht zur Entstehung gelangen kann. Die Fahrkarte gehört somit nicht in die

---

[30] Lehmann, Theorie der Wertpapiere 1890, S. 312 ff. Kuntze, Inhaberpapiere S. 266 ff.

Klasse der Urkunden über Stripturobligationen, sie ist nicht vollkommenes Inhaberpapier.

Aber auch zu den Inhabermarken im Sinne des § 807 BGB. kann die Fahrkarte nicht zählen[31]. Die Inhaberpapiere, zu denen auch die Inhabermarken gehören[32], beruhen auf dem Prinzip, daß sie selbständige Träger des Forderungsrechtes sind. Das persönliche Vertragsverhältnis ist vollständig ausgeschaltet und vermag rechtliche Wirkungen nicht mehr zu äußern, da die Obligation ganz dem Papier einverleibt ist. Diese Voraussetzungen stehen im Widerspruch mit den oben dargelegten Funktionen, welche die Fahrkarte nach dem Willen der Bahn ausüben soll. Die Bahn hält das durch Nummer und Stempel der Fahrkarte gekennzeichnete Ver-

---

[31] Für die Inhaberpapiernatur der Fahrkarte gemäß § 807 BGB. haben sich, zum Teil ohne jede nähere Begründung, entschieden:

Düringer-Hachenburg, Das HGB. § 472 IV.
Lehmann-Ring, Das HGB. § 472 IX.
Makower, Das HGB. § 472 III.
Pappenheim a.a.O. S. 82.
Goldmann, HGB. § 472, Anm. 5.
Staub, HGB. § 472, Anm. 17.
Leeb, Rechtl. Studie über den Eisenbahn-Personentransportvertrag, S. 13.
Bicheroux, Die rechtl. Bedeutung eines Theaterbillets, S. 21.
Steuer, Die rechtl. Natur eines Theaterbillets, S. 58.
Endemann, Handbuch des H. u. WR., Bd. II S. 206.
Göppert, a.a.O. S. 74 ff.
Schneeli a.a.O. S. 50 ff.
de Jonge, Die Unübertragbarkeit des Retourbillets, S. 5 ff.
Thöl, Handelsrecht, S. 669.
Endemann, Lehrbuch des HR. 1908, S. 928.
Cosack, Lehrbuch des HR. 1903, S. 454.

[32] Cordes, Begriff und Arten der Wertpapiere, S. 147.

tragsverhältnis aufrecht; es liegt ihr ferne, für jeden Inhaber ein selbständiges Forderungsrecht zu begründen. Inhaberpapiere haben den Zweck, Vermögenswerten Beweglichkeit zu schaffen, um deren Übertragbarkeit und Verwertbarkeit zu erleichtern. Diese Gesichtspunkte, deren Bedeutung sich unter dem Begriff Tendenz der Verkehrserleichterung zusammenfassen läßt, sind so sehr Merkmal der Inhaberpapiere, daß deren Fehlen die Berechtigung und den Willen, ein Papier zum selbständigen Wertträger zu machen, zweifelhaft erscheinen läßt. Die Tendenz der Verkehrserleichterung, welche auch Bekker[33] als Voraussetzung der Inhaberpapierqualität anerkennt, kann bei den Eisenbahnfahrkarten kaum Anwendung finden. Die Lösung der Fahrkarte erfolgt unter Umständen, die unzweifelhaft darauf hindeuten, daß ein Verkehrsumlauf überhaupt nicht stattfinden soll. § 13 (§ 14) der VO. bestimmt, daß der Verkauf der Fahrkarten auf Stationen mit geringerem Verkehr nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehr innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, verlangt werden kann. Der Abschluß des Transportvertrages findet also nur kurze Zeit vor Vertragserfüllung und nur zu bestimmten Zügen statt. Der Reisende hat kein Interesse, die Fahrkarte in Zirkulation zu setzen. In der Regel schließt der Reisende für sich selbst den Transportvertrag ab. Will er die Fahrkarte einem anderen aushändigen, so kann dies, ohne daß die Fahrkarte Inhaberpapier zu sein braucht, ebenso schnell auf dem Wege der formlosen Zession des Transportanspruchs geschehen.

[33] In den Jahrbüchern des gemeinen Rechts, Bd. I S. 307.

Es besteht somit kein Bedürfnis, die Fahrkarte der leichteren Übertragbarkeit halber zu einem Inhaberpapier auszugestalten. Auch der Umstand, daß Zusatzbestimmung Ziffer 5 zu § 12 der a. VO. die Gültigkeit der Fahrkarte auf 4 Tage einschließlich des Lösungstages ausdehnt, kann nicht dafür verwertet werden, daß die Fahrkarte dem Verkehrsumlauf dienen soll. Diese Bestimmung ist aus ganz anderen Erwägungen geflossen. Die Bahn betrachtet es als Norm, daß der Reisende die Fahrkarte löst und gleich darauf die Reise antritt. Um es ihm aber zu ermöglichen, im Falle eines unvorhergesehenen Hindernisses oder einer Zugversäumnis sein Fahrrecht noch auszuüben, hat die Bahn mit Rücksicht auf solche Fälle den Verfalltermin der Karte hinausgeschoben. Die Bahn bemüht sich, dem Kontrahenten selbst zu leisten und einen Handel mit den Fahrkarten zu verhindern. Dies schließe ich weiter aus § 3, Absatz 6 e der allgemeinen Abfertigungsvorschriften zur Verkehrsordnung, wonach nach Stationen, nach denen bei den betreffenden Zügen ein unmittelbarer Anschluß nicht besteht, Fahrkarten nicht zu verabfolgen sind. Auch hieraus folgt, daß zwischen Vertragsabschluß und Vertragserfüllung ein größerer Zeitraum nicht liegen soll.

Selbst wenn das Zweckmoment der Inhaberpapiere, wie Pappenheim[34] meint, in erster Linie in der Leichtigkeit des Legitimationsnachweises und weniger in der erhöhten Zirkulationsfähigkeit zu suchen ist, so muß doch letztere Eigenschaft als eine notwendige Folge der Inhaberpapierqualität betrachtet werden und daher vom Aussteller gewollt sein. Der Aussteller eines Inhaberpapiers setzt

[34] a.a.O. S. 84.

sich schließlich immer insofern einem Nachteil aus, als er sich die Möglichkeit nimmt, Einwendungen oder Mängel aus dem Vertragsverhältnis nach Verbriefung des Forderungsrechts noch geltend zu machen. Mit Rücksicht auf diese mögliche Einbuße hat das BGB. den klar zu Tage liegenden Willen, ein vom Vertrage losgelöstes Recht im Papier zu verkörpern, als wesentlichstes, entscheidendes Merkmal der Inhaberpapiere ausdrücklich festgelegt. Dieses Merkmal kann aber, wie ausgeführt, auf Grund der Willensbetätigung der Bahn in der Praxis bei der Fahrkarte als gegeben nicht erachtet werden.

II.

Die Fahrkarte ist nicht Inhaberpapier. Die den Inhaberpapieren zunächst stehende Klasse ist die der Legitimationspapiere. Die Legitimationspapiere unterscheiden sich von den Inhaberpapieren dadurch, daß bei letzteren die Berechtigung zur Forderung an den Besitz des Papieres gebunden ist, während erstere nicht Träger des Forderungsrechtes sind, so daß die Forderungsberechtigung auch anderweilig bewiesen werden kann. Die Legitimationspapiere dienen einerseits der Erleichterung der Leistung seitens des Schuldners, andererseits der Bequemlichkeit des Gläubigers. Der Schuldner hat das Recht, nicht aber, wie bei den Inhaberpapieren, die Pflicht, ohne Legitimationsprüfung an jeden Präsentanten mit befreiender Wirkung zu leisten, der Gläubiger hat die Möglichkeit, seinen Anspruch durch Übergabe des Papiers leicht zu übertragen oder zu veräußern.

§ 808, der einzige Paragraph des BGB., der sich mit den Legitimationspapieren beschäftigt,

lautet: „Wird eine Urkunde, in welcher der Gläubiger benannt ist, mit der Bestimmung ausgegeben, daß die in der Urkunde versprochene Leistung an jeden Inhaber der Urkunde bewirkt werden kann, so wird der Schuldner durch die Leistung an den Inhaber der Urkunde befreit. Der Inhaber ist nicht berechtigt, die Leistung zu verlangen.“ Das Charakteristische dieser Gesetzesstelle liegt darin, daß sie sich nur mit solchen Urkunden beschäftigt, in welchen ein bestimmter Gläubiger genannt ist.

Es fragt sich nun, ob man die Legitimationspapierqualität der Fahrkarte nicht rundweg damit verneinen könne, daß man sich darauf beruft, das BGB. schreibe diese Eigenschaft nur Namenspapieren zu. Dieser Standpunkt ist abzulehnen. Das BGB. gibt überhaupt nur eine unvollständige Regelung des Instituts der Legitimationspapiere. Die Legitimationspapiere zerfallen in 2 Klassen:

1. hinkende Inhaberpapiere,
2. hinkende Namenspapiere.

Die hinkenden Namenspapiere, welche im Verkehr an Häufigkeit die erstere Art übertreffen, hat das BGB. in § 808 aufgenommen. Daß das BGB. von den nicht auf Namen lautenden Legitimationspapieren keine Notiz nimmt, scheint nun ein Argument für diejenigen zu sein, welche das Bedürfnis für die Aufstellung des Begriffs „hinkende Inhaberpapiere“ überhaupt verneinen. Schneeli[35] z. B. spricht diesen Papieren eine Existenzberechtigung im Rechtssystem ab und sucht sie in der Klasse der Inhaberpapiere und Legitimationszeichen unterzubringen. Auch Brunner[36] scheint dieser Richtung

---

[35] a.a.O. S. 69.

[36] Endemanns Handbuch, Bd. II S. 172 ff.

nicht ferne zu stehen, denn er möchte die namenlosen Marken zu den Inhaberpapieren zählen, weil diese durch die Absicht des Ausstellers, sich des Rechts der Legitimationsprüfung zu begeben, charakterisiert würden. Schneeli hält die Erleichterung der Legitimationsprüfung nur bei auf Namen lautenden Papieren für denkbar, da namenlose Papiere um ihrer Form willen eine Legitimationsprüfung überflüssig machen, und folgert daraus, daß die Tendenz der Legitimationserleichterung dann nicht vorhanden sein kann, wenn eine Legitimationsprüfung von vornherein nicht stattfindet und daß somit der Begriff Legitimationspapier nicht da zur Anwendung kommen kann, wo die Voraussetzungen hiefür fehlen. Schneeli geht hier von der schon oben gerügten falschen Voraussetzung aus, daß lediglich die Frage der Legitimationserleichterung für die Legitimationspapiernatur entscheidend sei, so daß namenlose Papiere stets Inhaberpapiere sein müssen. Ein namenloses Papier mag allerdings seiner Form wegen zu dem Schlusse verleiten, daß es Inhaberpapier sei, aber diese Form kann nicht ausschlaggebend sein. Es ist durchaus möglich, daß der Aussteller eines namenlosen Papiers eine ganz bestimmte Persönlichkeit als Gläubiger im Auge hat und nur dieser Wille des Ausstellers kann dann der Schlüssel für die juristische Natur des Papiers sein.

Da das Legitimationspapier nicht Rechtsträger ist, müßte sich der Schuldner vergewissern, ob der Präsentant forderungsberechtigt ist. Dieser Pflicht wird er aber durch Stellung des Papiers auf den Inhaber enthoben. Er darf dem Inhaber des Papiers leisten, ohne der Gefahr einer nochmaligen Leistung ausgesetzt zu sein, selbst wenn er ohne Prüfung einem Unberechtigten leistet. Das Legitima-

tionspapier dient somit in erster Linie der Bequemlichkeit und Sicherheit des Ausstellers. Diese günstige Stellung des Ausstellers bedeutet auf Seiten des Gläubigers ein Minus, da er Gefahr läuft, daß ein Dritter in den Besitz seines Papieres kommt und die Leistung empfängt. Um nun einigermaßen ein Äquivalent zu schaffen, wird dem Aussteller im Interesse des Gläubigers das Recht gegeben, wenn er Verdacht schöpft, daß der Präsentant den Anspruch nicht rechtmäßig erworben habe, anderweiligen Nachweis zu verlangen. Dieser anderweilige Nachweis der Forderungsberechtigung ist im Verkehr tatsächlich üblich. Die Legitimationsprüfung bedeutet allerdings für den Gläubiger eine kleine Unbequemlichkeit, die indes durch die Vorteile, welche diese Schutzmaßregel für den wahren Gläubiger bringt, wieder aufgewogen wird.

Den Gepäckschein, wie wir noch sehen werden, als Legitimationspapier auszugeben, entspricht durchaus dem Bedürfnis des Reisenden, aber die gleichen Voraussetzungen sind für die Fahrkarte nicht gegeben. Die Legitimationsprüfung liegt keineswegs im Interesse des Fahrkarteninhabers. Der Legitimationsnachweis ist, wenn überhaupt, in den meisten Fällen nur sehr schwer zu erbringen. Der Reisende passiert kurz vor Abgang des Zuges die Bahnsteigsperre. Fiele es nun dem Bahnsteigbeamten ein, von dem Rechte der Legitimationsprüfung Gebrauch zu machen, so würde, wenn sich der Beweis schwierig gestaltet, der Antritt der Reise verzögert, unter Umständen unmöglich gemacht und der Reisende mehr oder minder geschädigt. Die an sich dem Interesse des Gläubigers dienende Legitimationsprüfung würde sich bei der Fahrkarte als ungeheure Belästigung des Publikums darstellen;

es widerspricht daher der Verkehrssitte, die Fahrkarte als Legitimationspapier zu qualifizieren.

III.

Es bleibt nunmehr nur noch die letzte Klasse im System der Papiere übrig, die der Legitimationszeichen. Die Legitimationszeichen charakterisiert Gareis[37] als Papiere, welche nicht in der Absicht ausgegeben werden, Rechte zu tragen und dadurch Werte zirkulationsfähig zu machen, sondern lediglich um den Gläubiger zwecks Ausübung seiner an die tatsächliche Voraussetzung des Besitzes eines Kontrollzeichens gebundene Berechtigung zu legitimieren. Das Zweckmoment dieser Papiere liegt also darin, die Ordnung in einem großen Betriebe, in welchem Hunderte von Personen gleichzeitig ihre Ansprüche geltend machen, dadurch aufrecht zu erhalten, daß die Ausübung eines Rechtes von der Vorlage eines Kontrollzeichens abhängig gemacht wird. Die Legitimationszeichen haben äußerlich die Form von Inhaber- oder Legitimationspapieren, sie unterscheiden sich aber

a) von den Inhaber- und Legitimationspapieren dadurch, daß sie keine Inhaberklausel tragen. Während die Rechte, welche durch Inhaber- und Legitimationspapiere beurkundet werden, mittelst des Papiers übertragen werden können, vergibt das Legitimationszeichen an sich kein Recht, es muß vielmehr gleichzeitig mit der Übergabe des Papiers, wenn auf einen Dritten das Recht übergehen soll, eine Zession der Forderung erfolgen.

---

[37] Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts, Bd. XXXIV S. 103 ff.

b) von den Inhaberpapieren dadurch, daß sie nicht Wertträger sind.

c) von den Legitimationspapieren dadurch, daß der Schuldner anderweiligen Berechtigungsnachweis nicht verlangen kann.

Die Merkmale des Legitimationszeichens sind bei der Fahrkarte gegeben.

1. Die Fahrkarte ist nicht Rechtsträger, denn der Wille des Ausstellers geht dahin, auf den Beförderungsvertrag, soweit er durch Nummer und Stempel individualisiert ist, wenn nötig, zurückzukommen.

2. Die Fahrkarte ist Kontrollzeichen. Der Bahnsteigbeamte, der Schaffner, der Kontrolleur, sie alle lassen sich die Fahrkarte vorweisen, um Kontrolle zu üben über die Voraussetzung der Zulassung zum Zuge, der Fahrt im Zuge, des Aufenthalts in der betreffenden Wagenklasse, d. i. die Zahlung des Fahrpreises. Der Reisende kann der Kontrolle durch Vorzeigen der Fahrkarte genügen, er wird durch die Fahrkarte kontrolliert und legitimiert. Wie wesentlich die Funktion der Fahrkarte als Kontrolleinrichtung ist, geht daraus hervor, daß, wie oben dargestellt, das Fehlen eines Kontrollvermerks, z. B. der Lochung, die Legitimationsfähigkeit der Fahrkarte beeinträchtigt. Erlaubt die Fahrkarte keine Kontrolle mehr, so muß der Reisende über diesen Mangel genügende Aufklärung geben, andernfalls ist die Fahrkarte ungültig.

3. Was die Beweiskraft der Legitimationszeichen anlangt, so ist diese m. E. bei den einzelnen Legitimationszeichen verschieden. Gareis meint, daß sie zum Beweise dienen können, aber die Intention der Parteien sei hiebei nicht auf Schaffung prozessualer Beweismittel gerichtet. Die Legitimationszei-

chen brauchen allerdings an sich nur provisorisch die Erfüllung einer Vorbedingung der Rechtsausübung zu beweisen. Auch auf den provisorischen Nachweis hin wird der Schuldner ohne weiteres durch Leistung befreit. Die Legitimationszeichen sind also zum mindesten Beweiszeichen. Aber damit braucht ihre juristische Natur noch nicht erschöpft zu sein. Ihre Beweisfunktion geht unter Umständen über die eines provisorischen Beweiszeichens hinaus. M. E. ist es sehr wohl denkbar, daß ein Papier die Eigenschaft eines Legitimationszeichens mit der einer Beweisurkunde verbindet, ein Legitimationszeichen kann z. B. die Erfüllung der Vorbedingung einer Rechtsausübung in Form einer Quittung oder Empfangsbescheinigung beurkunden.

Dem Eisenbahnbillett spricht Gareis die Beweiserheblichkeit ab, da es an sich gar nichts beweise, weder daß es gelöst oder bezahlt noch daß es vom Besitzer erworben sei. Diese Auffassung halte ich für zu eng. Der Tagesstempel, der der Fahrkarte vom Schalterbeamten aufgedrückt wird, beurkundet, wie früher bereits besprochen, ihre Ausgabe und zwar ihre rechtmäßige, d. i. nur gegen Zahlung des Fahrpreises sich vollziehende Ausgabe. Die Fahrkarte ist also Beweismittel dafür, daß eine Zahlung erfolgt ist, sofern der Stempel bezeugt, daß sie gelöst wurde und die Höhe der Zahlung aus Aufdruck oder Form der Karte ersichtlich ist. Dazu kommt dann noch die Tatsache des Innehabens seitens des Reisenden und diese beweisrechtlichen Momente verleihen der Fahrkarte eine der Quittung ähnliche Funktion, die wir oben mit „Zahlungsbeleg“ bezeichnet haben.

Die Fahrkarte ist

1. Rechtsausübungspapier und zwar, weil sie

nicht Rechtsträger, sondern nur Kontrollzeichen ist, Legitimationszeichen,

2. Zahlungsbeleg.

Als Legitimationszeichen schließt sie eine Legitimationsprüfung, die ebenso dem Interesse des Publikums wie der Bahn zuwiderläuft, aus. Als Zahlungsbeleg ist sie Beweismittel für den Reisenden; sie legitimiert ihn zur Empfangnahme der Gegenleistung. Gerät die Fahrkarte in fremde Hände, so daß die Leistung an einen unredlichen Inhaber erfolgt, so ist die Bahn dafür nicht verantwortlich. Die Bahn kann keinen anderweiligen Berechtigungsnachweis verlangen; folglich leistet sie mit befreiender Wirkung an den Präsentanten. Da aber die Fahrkarte nicht Trägerin des Fahrtanspruchs ist, muß die Bahn nicht unbedingt gegen Vorlage derselben leisten; sie kann jederzeit durch Gegenbeweis die Beweisrechtlichkeit der Fahrkarte zerstören. Die Beweislast gestaltet sich hier ganz anders als beim Legitimationspapier. Dort trifft sie den Gläubiger, hier den Schuldner. Dort muß der Gläubiger auf Verlangen des Schuldners den Berechtigungsnachweis erbringen, hier muß die Bahn als Schuldnerin, nachdem sie dem Reisenden die Fahrkarte als einziges Erkennungszeichen gegeben hat, leisten oder selbst den Nachweis führen, daß der Präsentant des Papiers nicht berechtigt ist und der Fahrkarte etwa infolge Irrtums oder vorliegender Vertragsmängel die rechtliche Bedeutung eines Legitimationszeichens und Zahlungsbelegs nicht zukommen kann.

Im Anschluß hieran ist noch die Frage aufzuwerfen, ob die Bahnverwaltung einen anderweiligen Nachweis des durch den Vertrag erworbenen Fahrrechts zuläßt oder die Beweisführung auf die Vor-

lage der Fahrkarte beschränkt. Die Reisenden ohne Fahrkarte werden nach § 21 (§ 16) der VO. in zwei Klassen geteilt, solche, welche dem Schaffner unaufgefordert mitteilen, daß sie nicht im Besitze einer Fahrkarte sind und solche, welche vom Schaffner ohne Fahrkarte betroffen werden. Der praktische Unterschied ist der, daß erstere mit der Nachzahlung des Fahrpreises und 1 Mk. Aufschlag davon kommen, während die letzteren in eine Geldstrafe von mindestens 6 Mark genommen werden. § 21 (§ 16) spricht von Reisenden ohne gültige Fahrkarte. Es erscheint nun zweifelhaft, ob hierunter nur die sogenannten „blinden Passagiere", die eine Fahrkarte überhaupt nicht besessen haben, gemeint sind, oder auch solche Reisende, denen durch Zufall während der Fahrt ihre Karte abhanden gekommen ist, die aber einen Fahrtanspruch rechtmäßig erworben haben. Natürlich wird jeder ohne Fahrkarte Betroffener einwenden, er habe seine Fahrkarte verloren. Diese Einrede ist zunächst für die Bahn völlig unbeachtlich; daß sie aber auch dann noch stets unbeachtlich bleiben darf und soll, wenn sie genügend glaubhaft gemacht wird, halte ich für keineswegs selbstverständlich. Diejenigen, welche an der Inhaberpapiernatur der Fahrkarte festhalten, müssen einen anderweiligen Berechtigungsnachweis bei Verlust der Karte mit logischer Konsequenz ablehnen. Die Konstruktion der Fahrkarte als Legitimationszeichen läßt einem andern Standpunkt Raum, welchen bisher nur Eger[38] und Beyersdorf[39] vertreten haben. Die Fahrkarte ist nicht Trägerin der Forderung, also liegt kein Grund vor, diejenigen Personen,

---

[38] Das deutsche Frachtrecht, Bd. III S. 373.
[39] a.a.O. S. 61.

welche nachweisbar eine Fahrkarte besessen, solchen, welche ohne Zahlung des Fahrpreises zu fahren versuchen, gleichzustellen. Hat ein Fahrgast seine Karte dem Schaffner bei Beginn der Fahrt vorgezeigt und kann er sie bei der zweiten Kontrolle durch einen Fahrkartenkontrolleur nicht mehr finden, so ist es eine ungerechtfertigt strenge Maßregel, wenn durch Schaffner und Mitreisende überzeugend nachgewiesen wird, daß der Reisende einen Fahranspruch habe, auch dann gemäß § 21 Abs. 2 (§ 16,2) der VO. die Strafgebühr in der Höhe von mindestens 6 Mk. zu erheben. Diese Maßregel hätte dann eine rechtliche Begründung, wenn bei Abschluß des Transportvertrags vereinbart worden wäre, daß die Fahrkarte als Zahlungsbeleg einzig zulässiges Beweismittel sei. Aber eine derartige Vereinbarung liegt nicht vor, denn dann wäre sie als objektives Recht in die Verkehrsordnung aufgenommen und damit zum Vertragsbestandteil, auf den bei Eingehung des Vertrags stillschweigend Bezug genommen wird, gemacht worden.

Die Bahn verlangt bei Verlust der Fahrkarte während der Fahrt zwar die Nachlösung einer neuen Karte — dies muß sie deshalb tun, weil das Bahnpersonal der Störung wegen gar nicht in der Lage ist, den Beweis für den Vertragsabschluß entgegenzunehmen, und der Reisende den Kontrollvorschriften nachzukommen hat — erstattet aber auf Reklamation des Reisenden hin, wenn er den Besitz einer Fahrkarte beim Antritt der Fahrt durch andere Beweismittel außer Zweifel setzt, den Betrag zurück. Als Beweismittel können dienen glaubwürdige Aussagen der Mitreisenden und des Bahnpersonals, z. B.: Ein Reisender hat bei Lösung der Fahrkarte einen 100 Mk.-Schein zum Wechseln gegeben. Die-

ser Vorfall hat dem Schalterbeamten vielleicht Anlaß gegeben, das Reiseziel unwillkürlich sich einzuprägen. Der Reisende verliert unterwegs seine Karte und beruft sich auf den Schalterbeamten als Zeugen des Vertragsabschlusses. Dieser bestätigt die Lösung der Fahrkarte und damit ist der Nachweis für das Vorliegen eines Transportvertrags erbracht. Natürlich wird sich die Bahn nur dann auf ein derartiges Zurückgehen auf den mündlichen Vertrag einlassen, wenn nicht feststeht, daß sie dem unberechtigten Finder bereits mit befreiender Wirkung geleistet[40] hat. Diese Gefahr ist aber nur dann vorhanden, wenn die Fahrkarte vor Antritt der Fahrt verloren geht und auch da ist sie infolge der kurzen Gültigkeitsdauer und der verschiedenen Zufälle, die dabei mitwirken müssen, eine sehr geringe. Hat sich der Reisende etwa die Nummer der Fahrkarte gemerkt, so kann leicht festgestellt werden, wann dieselbe gelöst wurde und, da die abgegebenen Fahrkarten gesammelt werden, ob sie in unrechte Hände gefallen ist, so daß eine Leistung bereits erfolgt ist. Ist dies nicht der Fall, ist z. B. die Fahrkarte vom Bahnpersonal selbst gefunden worden, so steht einer Rückzahlung des doppelt erhobenen Fahrpreises nichts mehr im Wege.

Die Bahn spricht also einem Reisenden, der um den Besitz seiner Fahrkarte gekommen ist, die Berechtigung anderer Beweismittel zu erbringen, nicht ohne weiteres ab. Sofern sie die Gewißheit hat, daß sie ihrem eigenen Interesse in keiner Weise

---

[40] Wie oben dargelegt, ist eine Legitimationsprüfung ausgeschlossen. Der unredliche Finder gelangt daher ohne weiteres in den Genuß der Transportleistung, ohne daß der wirkliche aus dem Vertrag berechtigte Reisende noch einmal Erfüllung verlangen kann.

dadurch zuwider handelt, erkennt sie auf Reklamation hin das Vorhandensein des Transportanspruchs an, wenn der Nachweis einwandfrei gelingt. Der Nachweis ist meistens sehr schwierig und wird deshalb selten mit Erfolg geführt, aber nicht unmöglich und unzulässig.

§ 7.

Verschiedene Arten der Fahrscheine.

Die gewöhnlichen fertig gedruckten Fahrausweise führen den Namen Edmonsonsche Fahrkarten. Soweit solche an den Ausgabestellen für bestimmte Stationen nicht vorhanden oder ausgegangen sind, werden sog. Blankofahrkarten ausgehändigt, die vom Schalterbeamten unter Benutzung von Vordrucken handschriftlich ausgefertigt werden. Diese Karten lauten ebenso wie die gewöhnlichen Fahrkarten nicht auf den Namen und stehen ihnen rechtlich vollständig gleich.

Auch die Rundreisefahrkarten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer rechtlichen Natur nicht von den Edmonsonschen Fahrkarten. Sie sind ebenso Kontrollzeichen und Zahlungsbeleg. Sie tragen allerdings den Namen des Reisenden, aber sie werden nicht mit dem Namen ausgegeben; der Reisende muß vielmehr selbst seinen Namen vor Antritt der Reise auf das Papier setzen. Zweck dieser Namensunterschrift ist, die Übertragbarkeit der Rundreisefahrkarten zu verhindern. Da diese Fahrscheine Ermäßigung gewähren, so ist der Transportanspruch nach Beginn der Fahrt nicht mehr übertragbar. Dieses Zessionsverbot wird durch die Namensunterschrift dem Reisenden stets gegenwär-

tig gehalten, denn durch eine Schriftvergleichung kann eine Übertragung jederzeit festgestellt werden.

Ebenso qualifizieren sich die Monatskarten. Die Monatskarten werden vom Schalterbeamten auf den Namen des Kontrahenten ausgestellt und von diesem dann nochmals unterschrieben. Der auf der Karte Bezeichnete hat das Recht, beliebig oft auf einer bestimmten Strecke zu fahren, er kann die Transportleistung stets fordern. Die Monatskarten enthalten den ausdrücklichen Vermerk, daß für verloren gegangene Karten Ersatz nicht geleistet wird. Die Namensnennung, sowie der Verlust des Transportanspruchs bei Verlust der Monatskarte lassen vielleicht die Ansicht aufkommen, es handle sich um ein Namenspapier. Indes ist diese Auffassung von der Hand zu weisen. Beim Namenspapier steht die Geltendmachung des verbrieften Rechtes, der in der Urkunde namentlich bestimmten Person zu. Der Aussteller braucht nur dem im Papier Bezeichneten zu leisten. Demgemäß muß im Bestreitungsfall der Präsentant seine materielle Ausübungsbefugnis beweisen. Diesen Beweis zu führen, ist aber der Inhaber der Monatskarte ebensowenig imstande, als der Bahnsteigbeamte fähig ist, ihn entgegenzunehmen und auf seine Rechtserheblichkeit zu prüfen. Der Identitätsnachweis kann nicht gefordert werden; also leistet auch bei der Monatskarte die Bahn mit befreiender Wirkung an jeden Präsentanten. Die Aufnahme des Namens des Reisenden in die Monatskarte erfolgt lediglich aus dem oben bei den Rundreisefahrkarten besprochenen Gesichtspunkt, die Unübertragbarkeit des Fahranspruchs darzulegen. Daß der Verlust der Karte einen Ersatz ausschließt, ist hier der Ausfluß einer durch Publikation in der Verkehrs-

ordnung zum Vertragsbestandteil gewordenen, auch auf den Karten ausdrücklich vermerkten Bestimmung, nicht aber die Folge der rechtlichen Qualität des Papiers.

Einen anderen Charakter tragen die auf Namen lautenden Freifahrkarten für Bahn- und Staatsbeamten. Sie sind nicht Zahlungsbelege, denn es fehlt bei ihnen an einer Gegenleistung; aber sie sind auch keine Wertpapiere, denn der dem Berechtigten zustehende Transportanspruch kann auch ohne die Freikarte geltend gemacht werden. Der Bahnbeamte, der seinen Fahrschein nicht bei sich trägt, kann anderweilig dem Schaffner gegenüber sich ausweisen, daß er zur unentgeltlichen Benützung der Bahn berechtigt ist. Die Freifahrkarten stehen zum Anspruch selbst nur insofern in Beziehung, als sie bescheinigen, daß der im Papier genannte Beamte zur Fahrt befugt ist. Je nach Form der Ausstellung sind sie Beweiszeichen oder Beweisurkunden. Sie weisen den Inhaber vorerst provisorisch aus, d. h. Identitätsnachweis kann verlangt werden. Die Bahn wird durch Leistung an einen unberechtigten Präsentanten nicht befreit, sie haftet also dem wahren Berechtigten.

§ 8.

Die Übertragbarkeit der Fahrkarte.

I.

Vor Antritt der Fahrt.

Die Bahn ist willens, das Vertragsverhältnis aufrecht zu erhalten; sie erkennt die Fahrkarte als einen vom Beförderungsvertrag losgelösten Wertträger nicht an. Wenn das Papier, das in andere

Hände kommt, hienach kein Recht verleihen kann, so fragt es sich, ob nicht aus der Ablehnung der Wertpapiernatur der Fahrkarte ihre Unübertragbarkeit sich ergeben muß.

Ein Blick an den Schalter einer Bahnstation kurz vor Abgang eines Zugs zeigt uns, daß der Schalterbeamte häufig an eine Person mehrere Fahrkarten gleichzeitig abgibt. Der Beamte händigt einem Reisenden auf eine dahingehende Vertragsofferte, ohne sich darnach zu erkundigen, ob derselbe auch im Namen anderer Transportverträge abschließen wolle, mehrere Fahrkarten aus. Die Bahnverwaltung weiß also um die Übertragung der Fahrkarte und macht keinen Versuch, der Übertragung Schwierigkeiten zu bereiten. Es wäre wider Treu und Glauben gehandelt, einerseits die Übertragung des Beförderungsanspruchs zu untersagen, andererseits an eine Person mehrere Fahrkarten zu verkaufen. Die Eisenbahn erkennt also tatsächlich die Übertragbarkeit der Fahrkarte an.

Dem Anschein nach steht dieser Vorgang aus der Praxis in direktem Widerspruch mit unserer Auffassung der rechtlichen Natur der Fahrkarte. Indessen läßt sich dieser Widerspruch lösen, sobald man für die Übertragbarkeit nicht das Papier, sondern die Forderung aus dem Vertrage in Betracht zieht. Die Fahrtkarte ist kein Wertträger, ihre Übertragung an sich wäre wirkungslos, aber es kann doch gleichzeitig auch die durch den Vertrag begründete Forderung mitübertragen werden, vorausgesetzt, daß dies zulässig ist.

Grundsätzlich können alle Forderungen ohne Zustimmung des Schuldners übertragen werden, sofern die Leistung an einen andern als den ursprünglichen Gläubiger ohne Veränderung des In-

halts erfolgen kann oder die Abtretung nicht vereinbarungsgemäß ausgeschlossen ist. Im allgemeinen sind Beförderungsansprüche frei übertragbar, weil der Inhalt der Forderung stets derselbe bleibt, einerlei ob A oder B befördert wird. Liegt nun ein Grund vor, für den Transportvertrag mit der Eisenbahn eine Annahme zu konstruieren?

Bis vor wenigen Jahren trugen die gewöhnlichen nicht auf den Namen lautenden Fahrkarten, sowohl die einfachen als die zur Rückfahrt berechtigenden, den Vermerk: „Nicht übertragbar". Dieser Vermerk ist jetzt weggefallen. Die Frage, ob und inwieweit die Fahrkarte übertragbar ist, ist jetzt nur aus der Natur des der Ausgabe der Fahrkarte zugrunde liegenden Rechtsverhältnisses zu beantworten. Ein ausdrückliches Zessionsverbot liegt nicht vor, ist auch in der Verkehrsordnung nicht enthalten. Es kann sich deshalb nur darum handeln, ob nicht der Transportvertrag unter der stillschweigenden Voraussetzung geschlossen wird, daß die Bahn nur demjenigen zu leisten verpflichtet ist, mit dem sie kontrahiert hat. Eine solche Annahme hat aber nur dann Berechtigung, wenn die Absicht der Bahn, beim Vertragsabschluß die Persönlichkeit des Reisenden in Betracht zu ziehen, unzweifelhaft nachweisbar ist. Eger[41] bejaht die Nichtübertragbarkeit des Transportanspruchs mit der Begründung, aus dem Umstande, daß die Bahn den Vertragsabschluß mit betrunkenen oder an ekelerregenden Krankheiten leidenden Personen ablehne, erhelle der Wille der Bahn, nur mit bestimmten durch ihre Persönlichkeit zur Beförderung geeigneten Passagieren zu kontrahieren. Daß die

[41] Das deutsche Frachtrecht, Bd. III S. 373.

Ansicht Egers nicht zutreffend ist, beweist die Handhabung des Fahrkartenverkaufs in der Praxis. Die Bahnverwaltung kann vom Reisenden nicht verlangen, daß er stets mit ihrem Vertreter den Transportvertrag persönlich abschließe, um sich einer Kontrolle zu unterziehen, ob er keinen Anlaß zur Verweigerung des Transportabschlusses gebe. Der Schalterbeamte zieht die Persönlichkeit des Offerenten tatsächlich gar nicht in Betracht, er braucht es auch nicht zu tun, denn der Ausschluß lästiger Personen kann nach § 13 (§ 11) VO. bei Antritt und noch während der Fahrt erfolgen. Dadurch, daß sich die Bahn in diesem einzigen Fall, wo die Person des Reisenden eine Rolle spielt, ein Rücktrittsrecht vorbehalten hat, ist sie ja gerade der Notwendigkeit enthoben, sich vor Vertragsabschluß über die Persönlichkeit ihrer Kontrahenten zu vergewissern. Die Einwendungen Egers entsprechen also nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Übrigens sei noch bemerkt, daß das Recht der Bahn, die Beförderung lästiger Personen abzulehnen, sich als eine nicht sowohl der Bahn als vielmehr der Sicherheit und Wohlfahrt des Publikums dienende Maßregel darstellt, deren gesetzliche Festlegung nicht von der Tragweite sein kann, daß hieraus die Unübertragbarkeit des Fahrrechts zu schließen wäre. Die Bahn bemüht sich allerdings, wo möglich dem Vertragschließenden zu leisten, indem sie die Fahrkarten erst kurz vor Zugabgang ausgibt. Aber eine Übertragung deshalb zu verhindern, hat sie keinen Anlaß, solange sie dadurch nicht geschädigt wird. Es kann der Bahn an sich gleichgültig sein, wen sie befördert, soferne sie nur die Gewißheit hat, daß sie niemand ohne Zahlung des Fahrpreises befördert. Um letzteres zu verhindern, muß sie

einen auf die Gegenleistung bezüglichen Vertragsmangel jederzeit noch geltend machen können. Diese Möglichkeit bleibt der Bahn völlig gewahrt. Die Fahrkarte kann nur gleichzeitig mit der Forderung durch Zession weiterbegeben werden, dergestalt also, daß die Bahn dem neuen Gläubiger dieselben Einwendungen entgegensetzen darf, die zur Zeit der Zession gegen den bisherigen Gläubiger erhoben werden konnten. Hat z. B. A seine Fahrkarte mit falschem Geld bezahlt, dieselbe an den gutgläubigen B übertragen, so kann die Bahn, die den B auf Grund der Fahrkartennummer anhält, die Nachzahlung des Fahrpreises verlangen. Diese Auffassung wird dem Interesse der Bahnverwaltung durchaus gerecht, so daß ein Grund für ein Zessionsverbot nicht vorhanden ist.

II.
Während der Fahrt.

Der Transportvertrag gehört zu den Werkverträgen. Werkverträge haben, wie der Name sagt, entweder ein materielles opus, ein Werk, oder ein immaterielles, einen Erfolg zum Gegenstand. Unter Werk oder Erfolg ist ein Komplex von einzelnen Handlungen zu verstehen, die in ihrer Gesamtheit einem Subjekt gegenüber die vertragsmäßige Wirkung äußern müssen. Weil erst die Vollendung des Werkes, der abgeschlossen vorliegende Erfolg die Erfüllung des Werkvertrages bedeutet, hat der Gesetzgeber dem Werkvertrag eine vom Dienstvertrag abweichende Regelung angedeihen lassen. Der Unternehmer des Werkvertrags hat eine selbständigere Stellung, für die Art der Erfüllung bleibt ihm ein weiterer Spielraum. Das Erfüllungsstadium darf durch den Gläubiger nicht gestört werden.

Der Schuldner kann sich gegen jeden Eingriff des Gläubigers verwahren, der seine Stellung und die Erfüllungsmöglichkeit des Werkvertrags in ungünstiger Weise zu beeinflussen geeignet ist.

Die Übertragung des Transportanspruchs in seiner Totalität kann sich die Bahn als Schuldnerin gefallen lassen, weil entgegenstehende Interessen nicht vorhanden sind. Ob aber auch eine Teilzession der Forderung zulässig ist, ob nicht hierin eine der Einheitlichkeit des Werkvertrags zu widerlaufende Handlung liegt, bedarf erst der Prüfung. Von einer Teilzession der Forderung aus einem Werkvertrag kann natürlich nur dann die Rede sein, wenn die Leistung in mehrere Teilleistungen zerlegbar ist, von denen jede selbständig bestehen und an sich Gegenstand eines Werkvertrags sein kann. Daß solche Teilzessionen, einerlei ob sie rechtlich statthaft sind oder nicht, tatsächlich nicht selten vorkommen, läßt sich mit Beispielen aus dem Leben leicht belegen.

A hat sich ein Theaterbillett für „Tristan“ gekauft. Er findet an der Oper keinen Geschmack und verläßt bereits nach dem 1. Akt das Theater. Auf dem Heimwege trifft er einen Bekannten, der ihm als Musikliebhaber bekannt ist. Er bietet ihm für ein Drittel des Preises sein Billett an. Jener nimmt den Vorschlag gerne an, läßt sich das Billett aushändigen und eilt ins Theater. Die Garderobiere wundert sich vielleicht, daß auf dieselbe Platznummer jetzt ein anderer Herr seinen Mantel abgibt, indes der Logendiener, der beim Beginne des 2. Aktes der Oper die Billetten nicht mehr kontrolliert, läßt ihn ungehindert passieren und so kommt er um billiges Geld in den Genuß der anderen Akte der Oper.

Oder: In Nürnberg werden täglich Rundfahrten in Aussichtswagen zur Besichtigung der Stadt für die Fremden veranstaltet. A nimmt an einer solchen Rundfahrt teil. Als die Fahrgäste die Wagen verlassen haben, um die Lorenzkirche zu besichtigen, trifft er den B, welcher ebenfalls auf der Durchreise in Nürnberg weilt. Da A die Sehenswürdigkeiten der Stadt langsamer genießen möchte, fragt er den B, ob er keine Lust habe, an seiner Stelle die Rundfahrt weiter mitzumachen. B erklärt sich gerne bereit und fährt mit weiter.

Oder: Der Geschäftsreisende A löst sich eine Fahrkarte Nürnberg-Saalfeld. In Bamberg unterbricht er seine Fahrt auf einen Tag, um eine Geschäftstour zu erledigen. Da erhält er von seiner Firma ein Telegramm, das ihn nach Frankfurt a. M. beordert. Zufälligerweise hatte er vormittags einen ihm bekannten Geschäftsreisenden getroffen, der davon sprach, daß er in den nächsten Tagen nach Jena fahren müsse. Da Saalfeld an der Linie Bamberg-Jena liegt, erweist ihm dieser die Gefälligkeit, die Fahrkarte zu übernehmen.

In diesen drei Beispielen handelt es sich zweifellos um Werkverträge und zwar solche, die in zeitlich trennbare Teilleistungen zerlegt werden können. Ist diese Teilung aber rechtlich zulässig? Muß sich der Schuldner in jedem dieser Fälle die Teilzession ohne weiteres gefallen lassen?

Wir müssen von dem Grundsatz ausgehen, daß die aus einem Werkvertrage geschuldete Leistung im allgemeinen eine einheitliche und infolgedessen unteilbare sein wird. Dieser Satz hat im BGB. eine gesetzliche Fixierung nicht erhalten, aber seine Richtigkeit ergibt sich in den einzelnen Fällen

in der Regel aus den dem betreffenden Werkvertrage eigentümlichen Merkmalen.

Beim Theaterbesuche muß jede Person einerlei, ob sie der ganzen Vorstellung beiwohnt oder nur auf kürzere Zeit, den ganzen Betrag entrichten. Verläßt jemand vorzeitig das Theater, so ist hierin ein Verzicht auf die weitere Durchführung des Werkvertrags zu erblicken. Hat der Theaterbesucher seine Karte vorgezeigt und Platz genommen, so tritt mit dem ersten Takt der Ouvertüre der Werkvertrag in das Erfüllungsstadium und dieses Erfüllungsstadium kann nicht in selbständige Teile zerlegt werden, die ihrem Geldwerte nach abschätzbar sind. Es ist unmöglich, zu sagen, für die Aufführung des 1. Aktes der Oper „Tristan und Isolde" habe der Theaterbesucher, da das Billett für die dreiaktige Oper 6 Mk. kostet, 2 Mk. zu zahlen. Das Entgelt, das für die Aufführung der Oper zu zahlen ist, ist somit einheitlich und unteilbar. Und weiter hat das einzelne Theaterbillett den Zweck, dem Bedürfnis einer Person nach einem genußreichen Abend zu dienen. Diese Einheit des Preises und des Zwecks schließen die rechtliche Zulässigkeit einer Teilzession aus. Jeder Theaterdirektor wird sich gegen eine Teilzession auch aus naheliegenden praktischen Gründen wehren, denn es würde sich hieraus vor allem eine pekuniäre Schädigung des Unternehmers und eine bedenkliche Störung der Ordnung ergeben.

In analoger Weise folgt auch in unserem zweiten Beispiel betreff der Rundfahrt aus der Einheit des Preises und des Zweckes die Unteilbarkeit der Forderung aus dem Werkvertrage.

Diese beiden Fälle, denen ähnliche im Leben oft vorkommende nachgebildet werden können,

sprechen für die Unteilbarkeit der Leistungen aus Werkverträgen. Aber hieraus auch auf die Unteilbarkeit des Transportanspruchs gegen die Bahn zu schließen, scheint in Widerspruch mit der Verkehrsordnung zu stehen. Zusatzbestimmung Ziff. 1 zu § 12 der a. VO. lautet:

„Eine Fahrkarte, womit eine Fahrpreisermäßigung oder sonstige Vergünstigung verbunden ist, ist nur für die Person gültig, die damit die Reise begonnen hat."

Dieser Passus soll aber offenbar den Charakter einer Ausnahmebestimmung tragen. Würde die Bahn von vornherein den Standpunkt vertreten, daß die Fahrtkarte nach Antritt der Fahrt nicht mehr übertragbar, also auch eine Teilzession unstatthaft sei, so wäre eine ausdrückliche Feststellstellung der Unübertragbarkeit ermäßigter Fahrkarten vollständig überflüssig, denn was für einfache Fahrkarten gilt, muß doch für solche mit Fahrpreisermäßigung, die stets persönlich ist, mit logischer Notwendigkeit erst recht gelten. Wenn also für ermäßigte Fahrkarten jene Bestimmung speziell getroffen wird, so ist für einfache Fahrkarten auf das Gegenteil zu schließen.

Die Unteilbarkeit der Leistung aus einem Werkvertrage wird, wie oben dargelegt, bedingt durch Einheit des Preises, des Zweckes und berechtigtes Interesse des Schuldners an der einheitlichen Leistung. Diese drei Momente müssen also beim Eisenbahntransport fehlen, wenn man aus Zusatzbestimmung Ziff. 1 zu § 12 der a. VO. auf die Möglichkeit einer Teilzession schließen darf.

Jedem Reisenden ist gestattet, die Fahrt zu unterbrechen, um später mit einem anderen nach der auf der Fahrkarte genannten Endstation abgehenden

Zuge weiterzureisen. Die Bahn besteht also nicht auf einer einheitlichen Erfüllung des Transportvertrags. Wenn sie es aber ihrem Gläubiger überläßt, die Erfüllung in Teilen zu fordern, so kann sich ein Wechsel der zu befördernden Person, ohne daß der Bahnverwaltung hieraus die geringste Störung erwachsen würde, vollziehen. Schutzbedürftige Betriebsinteressen der Bahn, die durch Teilung des Transportanspruchs verletzt würden, sind nicht vorhanden, denn sonst könnte ja die Bahn der Teilübertragung durch Aufnahme einer diesbezüglichen Bestimmung in der Verkehrsordnung vorbeugen. Es fragt sich daher nur noch, ob die Teilübertragung mit der bei Werkverträgen üblichen Einheit des Preises und der Leistung in Einklang zu bringen ist. Ein Blick auf den Tarif in einem Fahrplanbuch belehrt uns, daß eine Preiseinheit überhaupt nicht besteht. Fährt man von Nürnberg nach Bamberg, so entspricht der Fahrpreis genau der Summe der Fahrpreis zwischen den einzelnen dazwischenliegenden Stationen, d. h. eine staffelförmige Preisminderung oder Erhöhung von einer bestimmten Kilometerzahl ab tritt nicht ein. Der Einheitssatz für den Kilometer wird lediglich mit der Anzahl derselben multipliziert und auf 5 bezw. 10 Pfg. abgerundet. Setzt sich aber der Fahrpreis, soweit sich der Transportvertrag nicht auf die Fahrt zwischen zwei direkt ohne Aufenthalt aufeinanderfolgenden Stationen bezieht, aus mehreren selbständigen Einzelposten zusammen, so kann auch die Transportleistung nur eine Summe aus bestimmten ihrem Werte nach genau feststellbaren Einzelleistungen sein, die aneinander gereiht werden, um den vom Reisenden gewünschten Erfolg herzustellen. Dies zeigt sich darin, daß eine Unterbrechung der Reise

auf einer beliebigen Station möglich ist. Die Transportleistung wird dadurch in 2 vollständig für sich existenzfähige Teilleistungen zerlegt; sie ergibt also in ihrer Gesamtheit ein einheitliches Endresultat, wenn sie vom Reisenden auf einmal verlangt wird; aber sie muß nicht in dieser Einheit gefordert werden. Es steht dem Reisenden frei, sich in den Genuß einer beliebig großen, durch die Stationen, an denen der Zug hält, nach Kilometern vorgezeichneten Teilleistung bereit, wenn der Reisende auf die ununterbrochene Durchführung der Reise verzichtet. Der Umstand aber, daß die Bahn dem Reisenden zwischen einheitlicher oder geteilter Leistung die Wahl läst, nimmt dem Transportvertrag den den meisten Werkverträgen eigentümlichen Charakter der unbedingten Einheitlichkeit und damit fällt das letzte Bedenken, welches gegen eine Teilzession des Transportanspruchs bestand. Es ist wohl der Bahn gleichgültig, ob sie, nachdem sie Teilleistung gewährt, den zweiten Teil der Reise demselben Reisenden oder einem anderen leistet. Einen Vermögensschaden erleidet sie nicht, ebensowenig wird ihr eine erhöhte Tätigkeit zugemutet. Der finanzielle Effekt bleibt stets der gleiche. Hat A auf der Fahrt nach Saalfeld in Bamberg seine Reise unterbrochen und wird nun plötzlich verhindert, weiter zu fahren, so erstattet ihm die Bahn auf seine Reklamation hin das Fahrgeld der Teilstrecke Bamberg-Saalfeld für das nicht ausgenützte Billett zurück. Diese Rückzahlung ist als der Billigkeit entsprechend auf den deutschen Bahnen allgemein üblich. Eine Verpflichtung der Bahn hiezu ist allerdings in der Verkehrsordnung nicht ausgesprochen, auch rechtlich läßt sie sich nicht einwandfrei konstruieren. Man müßte nämlich die

Nichtausnützung der Fahrkarte als Kündigung des Werkvertrags auffassen, dann hätte sich die Bahn gemäß § 649 BGB. das anrechnen zu lassen, was sie infolge Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart hat, eine Folgerung, der mit Rücksicht auf die den Fahrgast treffende ungeheuer schwierige Beweislast praktischer Wert indes kaum zuzusprechen ist.

Hat nun A Gelegenheit, seine Fahrkarte an B zu übertragen, so kann dies der Bahnverwaltung nur erwünscht sein, denn sie ist damit des umständlichen Verfahrens der Zurückzahlung — umständlich insofern, als zur Entscheidung über Reklamationen wegen nur teilweise ausgenützten Fahrkarten nicht der Schalterbeamte, sondern die vorgesetzte Eisenbahndirektion zuständig ist — enthoben.

Theoretisch zerfällt der Transportanspruch, wie oben erwähnt, in soviele selbständige Teile, als die Fahrt Stationen, an denen der Zug hält, umfaßt und jeder Teil ist an sich zessibel. Da sich aber hieraus für den Fall, daß zwischen Ausgangs- und Endpunkt der Reise zehn oder mehr Stationen liegen, eine bedenkliche Zersplitterung der Vertragserfüllung ergeben könnte, so hat die a. VO.[42] in § 25 die Unterbrechung der Reise und damit die Teilung des Transportanspruchs auf ein einziges Mal beschränkt; infolgedessen kann auch eine Teilzession nur innerhalb der Grenzen der durch die Verkehrsordnung gestatteten Zerlegbarkeit der Gesamtleistung als zulässig erachtet werden.

---

[42] Die neue VO. überläßt in § 25 den einzelnen Bahnverwaltungen, in den Tarifen die Frage der Fahrtunterbrechung zu regeln.

Drittes Kapitel.

Der Gepäckschein.

§ 1.

Begriff und Abfertigung des Reisegepäcks.

Mit der Beförderung von Personen ist häufig gleichzeitig die Beförderung von Gepäck[1] verbunden. Die Notwendigkeit, dem Reisenden die Mitnahme des für die Reise erforderlichen Gepäcks zu gestatten, hat dazu geführt, das Reisegepäck nicht nach den für den gewöhnlichen Frachttransport geltenden Bestimmungen zu behandeln, sondern ihm eine besondere schnelle und einfache Abfertigungs- und Beförderungsweise angedeihen zu lassen.

Das Reisegepäck wird von der Bahn im Packwagen mitgeführt. Der für dieses Gepäck bestimmte Raum ist also von vornherein ein beschränkter, so daß die Bahnverwaltung, um die Personenzüge nicht mit dem Gütertransport zu überlasten und damit deren pünktliche Durchführung zu gefährden, den Begriff Reisegepäck gesetzlich begrenzen muß. Als Reisegepäck gelten grundsätzlich nur Gegenstände, deren der Reisende zu seiner Reise bedarf und die durch ihre Verpackung — in Koffern, Reisekörben, Reisetaschen, Hutschachteln, handlichen Kisten usw. — als Reisegepäck kenntlich sind. Was zu den Reisebedürfnissen gerechnet werden kann, darüber gibt die Zusatzbestimmung Ziffer 1 zu § 30 VO. genauen Aufschluß. Andere Gegenstände

[1] Ich verstehe unter Gepäck hier natürlich nur das der Bahn zur Expedierung übergebene. Vom sog. Handgepäck war bereits oben II. Kapitel § 3 die Rede.

die nicht zum Reisebedarf zählen, können nur, soweit sie zur Beförderung in Personenzügen geeignet sind, als Reisegepäck angenommen werden. Der Bahn bleibt also für die Auslegung des Begriffs Reisegepäck immerhin noch ein Spielraum. Das Ermessen der Bahn wird in der Regel zu Gunsten des Reisenden ausfallen, denn § 15 der Abfertigungsvorschriften bestimmt, daß bei Beurteilung der Frage, ob die Abfertigung als Reisegepäck zulässig ist, dem Reisenden möglichst entgegenzukommen und deshalb auch von jeder näheren Untersuchung ohne weiteres abzusehen ist, wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder sonstige Umstände dafür sprechen, daß die Gegenstände zum persönlichen Gebrauch während der Reise bestimmt sind.

Das Charakteristikum des Vertrags über Transport von Reisegepäck ist das akzessorische Verhältnis zum Personentransportvertrag. Mit Abschluß des Personentransportvertrags erwirbt der Reisende das Recht, sein Gepäck, soweit es den Bestimmungen über Reisegepäck entspricht, der Bahn zur vertragsmäßigen Beförderung in dem von ihm benutzten Zuge zu übergeben. Die Fahrkarte ist das Zeichen für den Personenbeförderungsvertrag, ihr Besitz also gesetzliche Voraussetzung für das Recht auf Gepäckbeförderung. Die Bahn übernimmt Reisegepäck nur gegen Vorlage der Fahrkarte und nicht über die Bestimmungsstation der vorgelegten Fahrkarte hinaus. Der Vertrag über Gepäcktransport folgt unmittelbar auf den Personentransportvertrag. Er vollzieht sich innerhalb der für den Verkauf der Fahrkarten festgesetzten Zeit frühestens 1 bezw. ½ Stunde, spätestens 15 Minuten vor Zugsabgang. In größeren Stationen sind besondere Gepäckschalter vorhanden, an denen gegen Vorlage der vorher ge-

lösten Fahrkarte das Gepäck expediert wird. In kleineren Stationen dagegen, wo eine Geschäftsverteilung infolge geringeren Verkehrs nicht erforderlich ist, kontrahiert der Schalterbeamte sowohl über Personen als über Gepäckbeförderung. Der zwischen Bahn und Reisenden über die Gepäckbeförderung zustande kommende Vertrag qualifiziert sich als Frachtvertrag, dessen Abschluß auf Grund der Bestimmungen des HGB. (§ 453) und der VO. [§ 6 (§ 3)], sofern die Voraussetzungen zum Abschluß gegeben sind, erzwingbar ist[2]. Frachtverträge unterliegen keinen Formvorschriften; es kommt somit auch der Gepäckbeförderungsvertrag, da die Verkehrsordnung eine besondere Form für die Perfektion nicht aufstellt, durch Einigung der Parteien über Beförderung und Entgelt zustande. Der Konsens tritt nach außen zu Tage durch Empfangnahme des Gepäcks seitens des Gepäckschaffners. Diese Empfangnahme erfolgt nicht stillschweigend, sondern es ist üblich, daß die vom Reisenden vorgezeigte Fahrkarte vom Gepäckschalterbeamten auf der Rückseite mit einem Stempel: „Gepäck" versehen und damit die Gepäckannahme beurkundet wird. Der Annahme- bezw. Vertragswille des Vertreters der Bahn äußert sich also mit der Abstempelung der Fahrkarte; in diesem Moment wird der Gepäckbeförderungsvertrag perfekt. In Vollzug des Vertrags erfolgt dann zwecks Erfüllung der Vertragspflichten seitens des Reisenden die Zahlung des Frachtgelds, seitens der Bahn die Abfertigung des Gepäckstücks mittels Gepäckschein.

---

[2] vergl. über Transportzwang oben II. Kapitel § 1.

§ 2.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

Der Gepäckschein besteht aus 4 Abschnitten:

1. Stamm,
2. Schein,
3. Packmeisterkarte,
4. Beklebezettel.

Stamm, Schein und Packmeisterkarte sind inhaltlich vollständig gleichlautend. Der Stamm bleibt in der Gepäckabfertigungsstation zurück, den Schein erhält der Reisende als Ausweis, die Packmeisterkarte wird dem Zugspersonal als Begleitzettel mitgegeben, der Beklebezettel, welcher die Nummer des Gepäckscheins und den Namen der Endstation trägt, wird auf dem Gepäckstück angebracht.

Der dem Reisenden ausgehändigte Schein beurkundet genau den abgeschlossenen Frachtvertrag. Er enthält:

1. Datum der Gepäckaufgabe, d. i. Zeit der Eingehung des Frachtvertrags.
2. Die Nummer des Zugs, mit dem das Gepäck befördert wird.
3. Die Stückzahl des Gepäcks.
4. Die Anzahl der Fahrkarten, auf welche das Gepäck aufgegeben wurde.
5. Gewicht des Gepäcks.
6. Fracht und Frachtzuschlag.
7. Angabe des Interesses und schließlich als wichtigste Bestandteile in Übereinstimmung mit dem Beklebezettel
8. Eine Nummer und
9. Die Aufgabe- und Ausladestation.

Der Gepäckschein ist hienach einmal Beweis-

urkunde über den Abschluß des Frachtvertrags und zugleich, ebenso wie die Fahrkarte Zahlungsbeleg für die Entrichtung des Frachtgeldes. Aber damit kann seine rechtliche Natur nicht erschöpft sein. Wäre der Gepäckschein nur Beweisurkunde, so würde eine Leistung an den unberechtigten Inhaber die Bahn nicht befreien; die Bahn wäre also, um sich nicht der Gefahr der nochmaligen Leistungspflicht auszusetzen, genötigt, die Legitimation des Inhabers zu prüfen. Damit steht aber in Widerspruch die Bestimmung des § 33 (§ 34) der VO., die lautet: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.“ Die Bahn will also mit befreiender Wirkung an den Inhaber leisten. Es fragt sich aber, ob sie an den Inhaber leisten muß oder nur zu leisten berechtigt ist.

Der Gepäckschein enthält den Namen des Reisenden nicht, sondern lediglich auf der Rückseite den Vermerk: „Gegen Rückgabe dieses Scheins wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert“. Endemann[3] begeht hier bei der Beurteilung des Gepäckscheins denselben Fehler wie bei der Fahrkarte. Aus dem Verschweigen eines Berechtigten schließt er auf den Willen des Ausstellers, für jeden Inhaber ein selbständiges Forderungsrecht zu begründen. Es ist doch denkbar, daß die Berechtigung nur einer ganz bestimmten Person zustehen soll, aber aus Gründen der Verkehrserleichterung eine Namensnennung unterblieben ist. Das Fehlen der Angabe eines Berechtigten ist nur ein Kennzeichen, daß der Schuldner mit der Leistung ohne Legitimationsprüfung befreit ist; die Inhaberpapierqualität ist damit noch nicht erwiesen.

[3] Recht der Eisenbahnen, S. 683.

Der Gepäckschein kann kein Inhaberpapier sein. Der Wille der Bahn geht dahin, das Gepäck demjenigen zurückzugeben, von dem sie es zur Beförderung übernommen hat. Das Reisegepäck wird von der Bahn gleichzeitig mit dem Reisenden befördert, weil es dieser zu seiner Reise benötigt. Das Reisegepäck entspricht dem Bedürfnis des Reisenden. Da nun die Reisebedürfnisse der Passagiere sehr verschieden sind, so gleicht kein Gepäckbeförderungsvertrag dem Inhalt nach dem andern. Jeder Vertrag trägt einen ganz persönlichen Charakter, so daß der einzelne Reisende ein wohlbegründetes Interesse daran hat, den Gepäckschein nicht weiter zu begeben. Schon beim Personentransportvertrag spezialisiert Nummer und Stempel der Fahrkarte das Vertragsverhältnis. Noch vielmehr ist dies beim Gepäckschein der Fall. Der Gepäckschein ist ein genaues Abbild des zugrunde liegenden Rechtsgeschäfts. Durch die Nummer, welche sich sowohl auf dem Gepäckschein als auch auf dem Gepäck selbst mittels Klebezettel angebracht befindet, durch Angabe der Aufgabe- und Ausladestation, der Frachtkosten usw. wird der Frachtvertrag so individualisiert, daß aus dem Gepäckschein jederzeit das Vertragsverhältnis ersehen werden kann, ohne daß der Name des Berechtigten erforderlich wäre. Der Gepäckschein ist somit Urkunde über das persönliche Rechtsverhältnis zwischen Bahn und Reisenden. Diese Rechtslage zu zerstören und jedem Inhaber ein selbständiges Forderungsrecht zu geben, widerspricht dem Zwecke des Vertragsverhältnisses, das einen Verkehrsumlauf im Interesse des Reisenden verbietet. Daß der Gepäckschein nicht auf den Namen des Reisenden ausgestellt wird, ist daher lediglich aus der Absicht der Bahn zu erklären, sich die

Schwierigkeit der Legitimationsprüfung zu ersparen und den Reisenden nicht zu zwingen, den Herausgabeanspruch persönlich zu betätigen, sondern ihm zu ermöglichen, auch durch andere sein Gepäck abholen zu lassen — ein Umstand, der auf großen Bahnhöfen, wo die Auslieferung des Gepäcks erst einige Zeit nach Ankunft des Zuges erfolgt, sehr der Bequemlichkeit des Reisenden dient. Die Bahn darf an den Präsentanten des Gepäckscheins leisten, sie ist gemäß § 33,1 (§ 34) VO. nicht verpflichtet, die Legitimation des Gepäckscheininhabers zu prüfen, aber sie ist auch nicht verpflichtet, unbedingt zu leisten, denn der Gepäckschein ist nicht Rechtsträger, sondern lediglich Legitimationspapier. Zwar spricht § 33 Abs. 2 (§ 34,2) VO. davon, daß der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt sei, am Bestimmungsorte die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, indes ist dieser Wortlaut nicht so zu verstehen, daß die Bahn nur auf Grund des Innehabens des Scheins ein Recht auf Gepäckauslieferung zugesteht. Berechtigter Inhaber ist nur derjenige, welcher auf Grund des Transportvertrags den Gepäckschein erhalten hat, sich also in einem Gläubigerverhältnis zur Bahn befindet. Die Bahn präsumiert zwar, daß der Inhaber des Gepäckscheins ihr Gläubiger sei, aber ausschließliches Beweismittel hiefür ist der Gepäckschein nicht. An sich liegt es im Interesse des Gläubigers, daß der Schuldner die Legitimation des Gepäckscheininhabers prüft. Diese Legitimationsprüfung widerspricht beim Gepäckschein keineswegs der Verkehrssitte wie bei der Fahrkarte, wo das Verlangen eines anderweiligen Berechtigungsnachweises eine den Fahrgast schädigende Verzögerung der Reise mit sich bringen würde. Das Interesse des Ausstellers, von

der Pflicht der Legitimationsprüfung befreit zu sein, steht hier nicht im Einklang mit einem Interesse des Papiernehmers, von der Pflicht eines Berechtigungsnachweises enthoben zu sein. Der Gepäck führende Reisende wird den Beweis seines Gläubigerrechts, wenn derselbe auch eine kleine Unbequemlichkeit für ihn bedeutet, stets erbringen können. Die Qualifizierung des Gepäckscheins als Legitimationspapier widerspricht also auch nicht dem Interesse des Publikums. Allerdings wird beim Gepäckschein als unbenanntem Legitimationspapier die Legitimationsprüfung nur ganz vereinzelt vorkommen. Daraus, daß der Schuldner ein unbenanntes Papier ausgibt, darf man die Absicht folgern, eine Legitimationsprüfung in der Regel nicht vorzunehmen, denn sonst hätte er zur Erleichterung den Namen des Gläubigers im Papier aufgenommen. Daß die Bahn einen anderweiligen Nachweis verlangen kann, ist zweifellos, daß sie ihn aber nicht verlangen will, ergibt sich aus dem Streben nach schneller Verkehrsabwicklung. Der Inhaber wird mit Gewißheit darauf rechnen können, daß ihm auf Grund des Gepäckscheins das Gepäck ausgeliefert wird, wie wenn das Papier der Träger des Anspruchs wäre; freilich stützt sich die Gewißheit nicht auf einen Rechtsgrund, sondern nur auf die Tatsache, daß die Bahn auf den Legitimationsnachweis der Beschwerlichkeit halber verzichtet, andererseits als ein der Allgemeinheit dienendes Verkehrsinstitut eine Schikane sich nicht erlauben darf. Rechtlich braucht die Bahn den Gepäckschein als ausschließliches Beweismittel nicht anzuerkennen, aber faktisch tut sie es.

Viertes Kapitel.

Die Hundefahrkarte.

I.

Lebende Tiere werden nach besonderen Bestimmungen der Verkehrsordnung in geschlossenen Wagen oder Behältern befördert. Die Abfertigung erfolgt nach vorheriger Anmeldung gegen Vorauszahlung des Frachtgeldes auf Tierfrachtkarten, welche den Namen des Absenders tragen. Von diesem umständlichen Verfahren sieht die Verkehrsordnung, soweit es sich um den Transport kleiner Tiere in Begleitung von Reisenden handelt, ab. Nach § 30 Abs. 3 der VO. können kleine Tiere, sowie Jagdhunde in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.

Grundsätzlich dürfen Tiere in Personenwagen nicht mitgeführt werden. Dieses Verbot hat bezüglich der Hunde in § 27 der VO. eine Durchbrechung erfahren. Kleine Schoßhunde werden, das Einverständnis der im selben Abteil befindlichen Fahrgäste vorausgesetzt, zu gelassen. Aber auch die Mitnahme größerer Hunde ohne Verpackung ist statthaft. Insbesondere Jagdhunde können, wenn sie mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abteilen 3. Klasse befördert werden, mitgeführt werden. Sind solche Abteile im Zuge nicht vorhanden oder benützt der begleitende Reisende eine höhere Wagenklasse, so werden die Hunde in einem Behältnis im Gepäckwagen untergebracht.

Werden Hunde von Reisenden aufgegeben, so müssen sie in Verschlägen verpackt sein. Dann liegt

ein gewöhnlicher Gepäcktransportvertrag vor, der durch den Gepäckschein beurkundet wird. Soweit aber Hunde im Abteil oder Gepäckwagen mitgeführt werden, hat der begleitende Reisende eine sogenannte Hundekarte zu lösen.

Die Hundekarte wird ausgegeben in Verfolg eines Frachtvertrags, der am Fahrkartenschalter zwischen Bahn und Fahrgast abgeschlossen wird. Dieser Frachtvertrag unterscheidet sich von dem durch den Gepäckschein beurkundeten dadurch, daß die Bahn den Transportgegenstand nicht übernimmt, sondern ihn im Gewahrsam des Reisenden läßt. Kann ein Hund nicht im Abteil mitgeführt werden, so hat der Reisende das Ein- und Ausladen im Packwagen, sowie die Überführung von einem Zug zum andern auf den Übergangsstationen selbst zu besorgen. Die Bahn übernimmt also nur die Verpflichtung den an den Zug gebrachten Hund zu befördern. Diese Begrenzung der Vertragspflicht ist aus naheliegenden Gründen erfolgt. Hunde lassen sich nicht wie leblose Dinge befördern; das Ein- und Umladen eines im Packwagen mitgeführten Hundes könnte für das Bahnpersonal, wenn das Tier störrig oder bissig ist, mit Schwierigkeiten verbunden sein, so daß die Bahn, die dem Reisenden an sich schon dadurch entgegenkommt, daß sie die Mitnahme zuläßt, mit Recht daraus erwachsende Unbequemlichkeiten ablehnt.

II.

Die Hundekarte gleicht der Form nach sehr der Personenfahrkarte. Sie trägt eine Nummer, die Angabe der Strecke und des Transportpreises; die Ausgabe findet am Fahrkartenschalter statt.

Aber nicht nur die äußere Form, sondern auch

die Funktionen für den Reisenden und das Bahnpersonal teilt sie mit der Fahrkarte. Die Verbringung des Hundes an den Zug erfolgt auf dem Wege durch die Bahnsteigsperre. Die Hundekarte hat daher an der Bahnsteigsperre dieselbe Legitimations- und Kontrollfunktion auszuüben, wie die Fahrkarte. Sie wird vom Bahnsteigbeamten geprüft und durchlocht. Nimmt der Reisende den Hund mit ins Abteil, so unterliegt die Hundekarte während der Fahrt den üblichen Kontrollmaßregeln seitens der Schaffner und Kontrolleure. Verbringt der Reisende seinen Hund in das im Gepäckwagen befindliche Hundeabteil, so kontrolliert dort der Gepäckschaffner die Karte. Bei Ankunft am Reiseziel wird der Hund gegen Vorlage der Karte am Gepäckwagen ausgehändigt und die Karte an der Bahnsteigsperre eingezogen. Der Reisende, der einen Hund ohne Hundekarte mit sich führt oder die Kontrollvorschriften nicht beachtet, erfährt gemäß § 27 der VO. hinsichtlich der Hundekarte die gleiche Behandlung wie der Fahrgast hinsichtlich der Fahrkarte. Die auf der Fahrkarte bezüglichen Strafbestimmungen des § 21 der VO. finden sinngemäße Anwendung.

Die Hundekarte ist das Analogon zur Personenfahrkarte. Sie teilt die Funktionen der Fahrkarte, folglich auch ihre juristische Qualifikation.

Die Hundekarte ist nicht Wertträger. Sie ist Legitimations- und Kontrollzeichen gegenüber dem Bahnsteigbeamten, dem Fahrpersonal und den Kontrolleuren. Zugleich ist sie Zahlungsbeleg für die Entrichtung des Fahrgeldes. Bei Verlust der Karte kann der Reisende die Herausgabe des Hundes auf Grund anderweiligen Nachweises verlangen, sofern die Bahn nicht bereits mit befreiender Wirkung an den unberechtigten Präsentanten geleistet hat.

Auf die weiteren Folgen der Charakterisierung des Hundebilletts als Legitimationszeichen, z. B. betreff der Übertragbarkeit, näher einzugehen, erübrigt sich mit dem Hinweis auf die analog anwendbaren Ausführungen bei der Fahrkarte.